Крылатая гвардия

Кирилл Алексеевич Евстигнеев

SHOUT
SHARE
IT

- Евстигнеев Кирилл Алексеевич

Евстигнеев Кирилл Алексеевич Крылатая гвардия

Евстигнеев Кирилл Алексеевич
Крылатая гвардия
Содержание
Начало пути
Ближе к фронту
"Есть упоение в бою!.."
Полк в боях
Над огненной дугой
Щит пехоты
От Днепра до Днестра
В небе Румынии
В боях за Венгрию
Светлый день Победы
Примечания

Начало пути

В распадах невысоких сопок, покрытых орешником, в добром десятке верст от железной дороги скромно и неприметно обосновался военный авиационный городок с загадочным названием "Бирма". На окраине авиагородка - небольшая бетонная взлетно-посадочная полоса. Три казармы, столовая, дома для семей командного состава, несколько фанз и Дом Красной Армии - вот и все, что к началу 1941 года представляло Бирмскую школу военных пилотов. Здесь мы учились летать, учили этому сложному искусству других. Охрана мирного неба Дальневосточного края была нашим кровным делом.

...И вдруг сообщение о вероломном нападении гитлеровской Германии. Узнали мы об этом поздно вечером 22 июня. Трудно было поверить, что договор, заключенный с немцами, так неожиданно нарушен, растоптан, выброшен на ветер, как клочок ненужной бумажки. Все шло по-прежнему: в высоком и ясном голубом небе по-прежнему сияло щедрое летнее солнце, в зеленом убранстве трав и деревьев высились сопки, а в распадах между ними - нерушимое вечное царство тишины и покоя, нарушаемое в безоблачные росные утра нашей повседневной работой - полетами.

Не верилось: был пакт о ненападении, заверения в мире и дружбе между государствами, и вдруг... Выходит, не все так понятно и просто на этой земле, как мне виделось до сих пор...

В поздний час тревожного 22 июня мы собрались на митинг к

Дому Красной Армии. Его открыл военный комиссар школы старший политрук Евгений Ефимович Ткачёнок. Внешнее спокойствие комиссару давалось с трудом. Он, так же как и все собравшиеся, необычайно волновался. И голос его, твердый и ясный, к которому мы привыкли, звучал вроде бы по-прежнему внушительно и доходчиво, но та напряженность, что сковывает человека в труднейшие моменты жизни, чувствовалась в каждом слове.

- Дорогие товарищи! - начал Евгений Ефимович. - Сегодня в четыре часа утра по московскому времени гитлеровская Германия без объявления войны перешла западные границы нашей Родины... Фашисты подвергли варварской бомбардировке наши крупнейшие города - политические, административные, военно-промышленные центры... С сегодняшнего дня все наши дела и помыслы должны быть подчинены единой цели - разгрому зарвавшегося агрессора...

Выступившие следом товарищи с гневом и негодованием клеймили вероломство фашистской Германии, просили немедленно отправить их на фронт, туда, где решается судьба Отечества. Организатор и первый начальник школы подполковник Николай Федорович Пушкарев, капитан Геннадий Георгиевич Хромов заверили, что каждый из нас, где бы он ни был - в тылу или на фронте, - отдаст свои силы, энергию и мастерство для скорейшей победы над врагом.

- В этой войне, - сказал Пушкарев, - фронт и тыл - понятия относительные: на фронте будут воевать, в тылу - делать все, что потребуется для победы над фашизмом. Задача каждого из нас - находиться там, где прикажет Родина, партия, народ!

В первые дни войны каждый из нас представлял ее по-своему. Те, кто был постарше и опытнее, прошли горнило империалистической и гражданской войн, знали, что это такое. А мы, молодежь, представляли себе боевые действия на фронтах в радужных тонах - в романтическом ореоле лихих кавалерийских атак, считая, что главное на войне - беззаветная преданность народу, храбрость и самоотверженность, остальное же приложится само собой, по ходу событий. Нас пугало, что мы можем опоздать на фронт и все трудное и героическое там закончится без нашего участия.

И вот утром 23 июня полетели рапорты с просьбой отправить нас в действующие части ВВС. Ответ не задержался. Он лаконичен и предельно ясен: "Командование волю партии знает. Для Родины сейчас, как никогда, нужны авиационные кадры - грамотные, обученные, смелые, преданные воздушные бойцы. Успехов вам в их подготовке. Вы - кузнецы летных кадров..."

Среди нетерпеливых были и товарищи старше меня по возрасту, опыту работы. Они пришли в школу из строевых частей, отлично стреляли, безупречно летали в строю, прекрасно пилотировали самолет. Словом, обладали теми качествами, которыми я, к сожалению, не мог похвалиться.

Командир отряда старший лейтенант Н. А. Смирнов, лейтенант А. А. Матвеев, пилоты-инструкторы младшие лейтенанты И. В. Капленко, Н. К. Малыш, В. С. Новиков и В. Я. Дробот были настоящими воздушными снайперами. Пулеметы на их истребителях заряжали тридцатью патронами и после стрельбы насчитывали столько же попаданий в наземной или воздушной мишени. Стоит ли говорить, с каким восхищением и завистью смотрели мы, молодые пилоты, на своих старших товарищей!

Мои навыки в полетах на боевое применение, в качестве летчика-инструктора, только что закончившего школу, оставались на уровне курсанта: не было достаточной подготовки в воздушной стрельбе, полетах в боевых порядках, ведении воздушных боев. Однако и я рвался на фронт.

Молодости, очевидно, во все времена свойственна этакая оптимистическая психология, необоснованная вера в легкую победу. В ней и дерзкая мечта, и чистота помыслов, и искренность, и слепая самоуверенность. Но нет самого главного - опыта, глубоких знаний, зрелости мышления. И отрицательный ответ на мой рапорт только подстегнул и раззадорил желание добиться намеченной цели. Я не находил себе места, не мог смириться с объяснениями отказа, возмущался. А война разгоралась...

После выпуска первого набора курсантов наша школа организационно расширилась. В классах появились планеры, разрезные моторы самолетов. Улучшилось материально-техническое обеспечение. Школа стала совсем иной, непохожей на ту, в которую я прибыл чуть больше года назад, 4 апреля 1940 года.

В Красную Армию меня призвали 21 сентября 1938 года. Служил красноармейцем на Дальнем Востоке, потом окончил школу младших командиров и был направлен на авиаремонтную базу, где работал за токарным станком, знакомым еще с фабрично-заводского училища Челябинского тракторного. Служба проходила нормально, но все-таки хотелось чего-то другого, интересного, менее будничного. Я мечтал продолжить летное дело, начатое в аэроклубе. Порой казалось, что подойдет срок увольнения - и жизнь потечет по привычному руслу: родной завод на Урале, работа по специальности рядом с друзьями юности. Но

служба, как и жизнь, полна неожиданностей.

В конце марта сорокового года, после беседы с начальником рембазы, многое изменилось в моей судьбе.

- Как служится? - начал он тогда памятный до сей поры разговор.

- Неплохо. Как в ЦТА, - ответил я.

- А что это такое, если не секрет?

- Цех топливной аппаратуры на ЧТЗ, где работал до призыва в армию.

- Скучаешь по Челябинску?

- Еще бы... Обстановка, работа напоминают мне о родном заводе.

- Это похвально, что не забываешь. А как о полетах... помнишь? В личном деле написано, что ты окончил полный курс обучения в аэроклубе.

- Да, летал на У-2. Но это было давно. Прошло более двух лет.

- А знаешь, что у нас, на Дальнем Востоке, в Бирме,, создана военная летная школа? Что скажешь, если мы тебя туда направим?

Я не слышал о такой школе. И неожиданное предложение начальника удивило меня и обрадовало. Но трудно вот так, сразу сыпануть словами, как пригоршней кедровых шишек: буду счастлив, благодарен за доверие...

Я растерялся, не зная, что сказать. Тогда начальник повторил вопрос:

- Твое решение, Евстигнеев, - это вся жизнь - не только на год или на два.

- Если на всю жизнь... я еду, когда прикажете!

- Вот и договорились. Желаю стать хорошим летчиком-истребителем, считай, с моей легкой руки...

Говорят, что летчиками рождаются, мечтая о небе с детства, что любовь к свободной стихии - самая первая и самая большая любовь человека. Может, все это и так. Но я верю в другую истину, незыблемую, по-моему, в любые времена к человеку все приходит только через тяжкий труд мысли, мозоли рук, напряжение нервов.

Набор в летную школу производился из военнослужащих частей Дальневосточного края, а точнее, из числа тех, кто до призыва в армию окончил аэроклуб. Нужно ли говорить, что все, кто приехал в Бирму, хотели стать боевыми летчиками. Требования предъявляли жесткие: обязательное семилетнее образование, безупречное здоровье, умение пилотировать самолет по кругу, в зоне. А среди нас было немало и таких

кандидатов, кто самостоятельно никогда не летал. Эти парни в аэроклубе окончили планерную или парашютную секцию. Чтобы поступить в школу, они пытались скрыть от командования свою неподготовленность к самолетовождению, занимались откровенной зубрежкой курса учебно-летной подготовки, особенно тех разделов, где четко и ясно давались рекомендации по выполнению любого полета.

На теоретических экзаменах многие ребята провалились. Труд моего аэроклубовского учителя Николая Федоровича Кобзева не пропал даром. Экзамен в небе я выдержал успешно и был зачислен в школу летчиков.

Нас распределили по летным группам, звеньям, отрядам, классным отделениям, и сразу же после первомайских праздников начались плановые занятия. Проводились они поотрядно, в две смены: у одних - до обеда теоретические занятия, а после шести часов - полеты, у других - до полудня полеты, а уж потом теория. В ту довоенную пору этот порядок был обычным и приемлемым.

Первоначальное обучение курсантов производилось на двухместном учебно-тренировочном самолете УТ-2. "Утенок", как мы называли машину, был прост на взлете и посадке. Пилотажные фигуры на нем выполнялись легко. Только при грубых ошибках в технике пилотирования он срывался в штопор. Так что вскоре - после выполнения самостоятельных полетов по кругу и в зону - эта машина стала для нас пройденным этапом. Началось освоение И-16 - лучшего истребителя наших Военно-Воздушных Сил того времени.

Прекрасный, памятный самолет... Маневренный и юркий - на нем любую пилотажную фигуру выполнишь в несколько секунд, - он четко и быстро переходил из одной фигуры в другую. На такой машине можно, как говорится, отвести душу. А полет в зону для меня был всегда радостью, огромным удовольствием. Правда, выдерживать направление на разбеге для взлета и при пробеге после посадки было довольно трудно. Незначительная невнимательность или небрежность могла обернуться неприятностью - поломкой. При ошибке на пилотаже в зоне самолет легко срывался в перевернутый штопор. И наконец, с лыжами вместо колес мог переходить в отрицательное пикирование, из которого выводить машину было очень трудно. Все эти капризы не пугали нас, а приучали к собранности, вниманию, что очень скоро пригодилось в воздушных схватках с врагом.

Звено и его боевой порядок в истребительной авиации довоенного времени состояли из трех самолетов, поэтому в школе

формировались курсантские тройки наиболее близких друзей. Мечтой каждого такого "триумвирата" было успешное окончание школы и служба в одной строевой части. Наша троица хорошо успевала по летной программе, считалась одной из первых, и на всю жизнь вошли в мое сердце Иван Зайцев и Александр Дрюк.

Саша, по национальности украинец, мальчишкой долгое время жил среди цыган. У них он научился лихо и виртуозно плясать, а кочевая жизнь приучила паренька по-настоящему любить природу. "Под вечер, - рассказывал Саша, - когда знойная земля еще обжигает голые пятки, табор останавливался на ночлег на берегу какой-либо безымянной речушки, вблизи селения, но так, чтобы не мозолить людям глаза. Разбивают выцветшие обветшалые шатры, коней отпускают пастись на волю, достают медные ведерные самовары, разводят костры. И легкий дымок мира и покоя струится, стелется по речной долине..."

Черноволосый и смуглый, с широкоскулым лицом, с душой доверчивой и пылкой, он, казалось мне, как цыганский табор, приютивший его, чувствовал себя на земле необычайно свободным и счастливым.

- Не все так романтично, - частенько вздыхал Саша, - в жизни кочевого племени. Нужда, постоянный страх, что завтра придется идти в дальнюю дорогу без куска хлеба и глотка воды, делала этих впечатлительных, своеобразных людей подчас жестокими и беспощадными. А отношение к женщине!.. Сумеет выпросить или обдурить доверчивую поселянку - хорошая жена, а нет - свист тяжелого кнута обвивает ее тонкие плечи. Больше, чем у всех, у цыган трудностей и горестей жизни. Но, по-моему, довольство и пресыщенность хуже цыганского кнута - это как смерть человеческой души...

- Загибаешь, цыганок, - выражал я Саше свои сомнения.

- В чем? - не понимал он.

- Да что же тут плохого, если человек будет жить хорошо материально, без нужды?

Ваня Зайцев, степенный, сдержанный сибиряк, не соглашался ни со мной, ни с Сашей:

- Все зависит от самого человека. Бедность или обеспеченность здесь ни при чем. Человек - хозяин своей судьбы.

Ванино слово было всегда к месту. Страстный поклонник Чехова, он в летал, как мы шутим, "по-чеховски" - как-то безукоризненно четко, красиво, даже изящно.

Любил Иван петь русские песни, в которых грусть всегда рядом с раздольем, лихость - с печалью: "На тихом бреге Иртыша", "Бежал бродяга с Сахалина..."

Инструктор пророчил ему большое будущее:

- Наш Ваня - академик неба. Таких бы побольше - и никакой враг не страшен!

Но случилось то, чего меньше всего можно было ожидать.

Стоял обычный летний день. Солнце припекало по-дальневосточному щедро. В небе синь, ни единого облачка - курсантская погода. Запланированный полет по кругу Ваня Зайцев выполнял с инструктором Огаревым. Помню, как экипаж вырулил на линию исполнительного старта. Получив разрешение на взлет, машина побежала, затем оторвалась от земли и перешла на выдерживание, чтобы набрать необходимую скорость. Самолет был уже за границей аэродрома, когда правым крылом ударился о дерево и, крутанув полубочку, столкнулся с землей...

Не верилось, что никогда уже не увижу своих друзей, не услышу их привычные голоса. И тысячи "почему" не давали покоя. Почему затянули выдерживание, почему так плавно отходили от земли, набрав скорость, почему не заметили границы аэродрома, а впереди дерево?

За вопросами следовал упрек. И не живым - мертвым. Знаю, жестокий, скорее всего, несправедливый упрек... И всё же: если ты вынужден упасть, то падай, но не погибай - сопротивляйся, борись! У меня зародилось странное чувство, похожее на убежденность в возможности остаться живым в подобных ситуациях. Пусть при ударе у самолета будут отбиты крылья, поломан фюзеляж, хвост, мотор вместе с кабиной... Пусть летчик получит очень нелегкие травмы. Но не погибнет! Он должен и обязан остаться живым! Эта вера настолько вошла в мое существо, что до конца своей летной работы я уже не мог изменить ей...

Обучение продолжалось. Росли напряжение, нагрузка - чувствовалось, что готовят нас по ускоренной программе. Количество ранее запланированных контрольно-вывозных полетов сокращалось. Из программы исключили групповую слетанность, боевое применение. Все наше внимание сосредоточили на отработке фигур сложного пилотажа в зоне.

Вспоминаются первые, не совсем удачные полеты. У курсанта Ивана Худякова не получались перевороты через крыло. Вывод из него он выполнял куда угодно, только не в том направлении, которое требовалось. Конечно, в боевых условиях, сделав переворот, смотришь и за противником, и за землей, и за товарищами группы - там академическая точность становится чуть ли не твоим врагом. В учебных же полетах координация движений, четкость при выполнении пилотажа просто необходимы - это фундамент того здания, которое поднимает летчика на высоту в прямом и переносном смысле слова.

- В чем дело, - сердито и строго спрашивал у Худякова Виктор Дробот, наш новый инструктор, - почему не ты управляешь машиной, а она таскает тебя по зонам?

Словоохотливый Худяков задирал голову, отчего его небольшой курносый нос казался еще меньше, а глаза беспечнее, и удивленно разводил руками:

- Так у самолета больше силы, чем у меня. Но я его обуздаю, будет как миленький - и слушаться, и выполнять, что надо...

Слово свое Ваня сдержал: все меньше допускал ошибок в полетах, набираясь опыта, деловой серьезности.

Был у нас и свой "мастер колокола" - Сережа Попы-рин. Разгонит машину до максимальной скорости, энергично бросит ее в набор высоты - под углом градусов восемьдесят - и дует в поднебесье, пока не зависнет. Не успевал он ввести самолет в поворот на столь крутой горке. Машина как бы останавливалась, замирала в верхней точке, затем падала вниз - на хвост - и резким клевком носом переходила в пикирование.

Попырин, весельчак, балагур, любил пошутить и нередко подтрунивал над незлобивым, маленького росточка, Иваном Худяковым. Он, казалось, всегда найдет повод, чтобы подковырнуть Ивана. Если тот смотрел план полетов предстоящего дня, Попырин недовольным тоном, будто про себя, комментировал:

- Безобразие! И когда это кончится? Как только "переворотчик" в зоне - мы летаем по кругу или загораем на старте, - и поворачивался к Худякову: Посмотрю на тебя, Иван: вроде не велик, а в толк не возьму, почему ж это одной зоны тебе маловато? Страсть, что ли, у человека гулять по всем пилотажным зонам? Поделись, не стесняйся.

- Длинноват ты, Сережа. Все ведь с запозданием доходит до верхов твоей персоны... - парировал Худяков.

Так шло время. На показе, на рассказе, на воспитании у обучаемых самостоятельности, уверенности в своих силах строился самый ответственный период курсантской жизни - практические полеты. Незаметно подкралась зима. Трещали морозы - более 45 градусов! Стужа доставляла нам немало хлопот: теплого обмундирования мы не имели, кабина самолета не обогревалась, поэтому летали в полушубках и валенках, которые нам выдавали по одной паре на летную группу. Мы надевали их прямо на старте перед вылетом.

В открытой кабине набегающий поток воздуха обжигал лицо. От пронизывающего ледяного ветра, казалось, расколется голова, и это несмотря на меховой шлемофон, маску на кротовом меху, укрывающую лицо, и защитные очки.

- Как себя чувствуешь, Евстигнеев, не замерз? - спросит инструктор.

- Нормально! Еще бы один полетик!.. - А сам думаю: как буду вылезать из кабины, если Дробот откажет? Ведь действительно окоченел...

Но как бы там ни было, в конце декабря 1940 года обучение наше окончилось. В Бирмской школе мы научились летать, приобрели специальность истребителей, хотя богатого опыта набраться, конечно, не успели.

Государственная комиссия Наркомата обороны приняла экзамены, и нас еще до приказа о выпуске обмундировали в офицерскую форму. Подтянутые, сразу повзрослевшие, ребята ходили степенно, чуточку важничали, и вдруг приказ... Присвоить звание сержанта! Что там говорить, два треугольника - не два лейтенантских кубаря. Обидно, конечно, но всех радовало главное: мы - летчики и будем защищать небо Родины.

Однако опять огорчение: меня оставили в школе инструктором. Назначение это очень расстроило мои планы - хотелось уехать с друзьями в строевую часть. Попытался было подчеркнуто небрежно слетать с командиром отряда капитаном Ф. И. Чумичкиным. Он тактично, в весьма корректной форме высказал свое мнение по этому поводу:

- Если те выкрутасы, что вы выделывали от взлета до посадки, назвать ошибками, которые инструктор специально вводит при обучении курсантов, то вводили вы их смело и правильно. Исправляли грамотно. Обучать курсантов сможете. Имейте в виду, я приехал в школу тоже не по могучему желанию. Но мы в армии. А небо - не балетная школа. Осваивайтесь, набирайтесь опыта. Строевая часть от вас никуда не денется.

И я остался в Бирме. Сашу Дрюка назначили в полк. Перед отъездом мы сходили на лыжах к месту гибели Вани Зайцева.

Крепчайший дальневосточный мороз обжигал щеки, щипал нос, уши, но мы словно не замечали его. В ореоле перистых облаков светило скупое и низкое зимнее солнце. Под лыжами звучно похрустывал спрессованный морозами наст, а из-под ног взлетали крупные серо-черные птицы, которые даже на зиму не покидают эти суровые края. Они как бы уступали нам дорогу, дорогу к новой жизни, очень нелегкой, большой и содержательной.

Началась инструкторская работа. На первых порах принялись готовить по более обширной программе нас, молодых воспитателей курсантов нового набора. А затем уже курсанты стали показывать нам себя в воздухе с самой лучшей стороны. Чем это заканчивалось, нетрудно догадаться, и я порою терялся,

не совсем педагогично отчитывая молодых парней:

- Вы это бросьте! Не кажитесь лучше, чем есть. Ваша инициатива будет похвальной, когда научитесь азам летного мастерства. А так у вас теряется смысл полета - какая-то получается чертовщина! Свой почерк мастер вырабатывает годами труда...

И тут я с благодарностью вспоминал наиважнейшую школу, где получил первые навыки самостоятельности. Это была школа жизни в семье и на Челябинском тракторном заводе - школа труда. Этот большой "университет" пригодился мне в грядущих боях с врагом...

С началом Великой Отечественной обстановка на Дальнем Востоке изо дня в день обострялась. Советско-японский договор о нейтралитете часто нарушался. Назрела необходимость сменить место базирования школы.

...Мы ехали по Транссибирской магистрали на запад той дорогой, по которой три года назад, призванный в армию, я прибыл в Дальневосточный край. Те же тоннели, та же неповторимая, суровая красота Сибири, тот же величественный, своенравный Байкал - по нему гулял крепкий северо-восточный ветер, именуемый в этих местах баргузином.

Многое изменилось за это время. Нам уже не докучали иронично-сочувственными вопросами: "Что, на поселение?" Спрашивали участливо, доброжелательно: "Что, сынки, на фронт?"...

Война... У каждого где-то там сын, муж, брат... Большая народная беда всех коснулась своим черным крылом. Никого не обошла стороной.

Вагон раскачивался на крутых поворотах. Бежали воспоминания, грустные мысли. Я думал об оставшихся навсегда в дальневосточной земле товарищах.

Перед самым отъездом с букетом полевых цветов я пришел к могиле Зайцева. На скромном памятнике с фотокарточки на меня смотрел Иван, как бы спрашивая пытливо и укоризненно: "Что, Кирилл, уходите?"

Да, я уходил, чувствуя сердцем, что никогда уже не удастся сюда вернуться...

Прибыв на место назначения, мы сразу же занялись делом: составили кроки аэродрома, изучили район полетов, принялись собирать машины. Работали с раннего утра до глубокой ночи; летный и технический персонал не разделял труд по категориям - это, мол, моя обязанность, а вот это твоя. Где было труднее, там и сосредоточивал свои усилия личный состав школы.

Вскоре приступили к полетам. Но нередко в работе

возникали нежелательные перерывы - не хватало горючего. Тогда мы стали летать с наиболее способными, быстро усваивающими летное дело курсантами. Ведь фронт не ждал. Таких парней в моей группе оказалось четверо: Проскурин, Лысенко, Деркач и Хроленко. Их я и начал готовить к выпуску.

В октябре наша школа провожала на фронт командира отряда Н. А. Смирнова, командира звена Н. К. Малыша, инструкторов А. Б. Блинова, В. В. Васина и В. С. Новикова. Такой выбор не был случайностью: эти летчики имели большой опыт летной работы, отлично стреляли по мишеням. Но среди них не было ни одного пилота нашего выпуска. Тогда я снова подал рапорт.

На беседу меня вызвал начальник школы майор Ф. И. Максимов. Когда я вошел к нему в кабинет, Федор Иванович, просматривал какие-то бумаги и, мельком взглянув в мою сторону, закрыл папку:

- Я ждал вас, Евстигнеев. Просьба ваша ясна как божий день. Вы непременно хотите быть на фронте и поднимаете бунт: не желаете работать в школе.

- Да, товарищ майор. Не могу смотреть в глаза курсантам: они заканчивают программу, уезжают туда, где решается судьба Родины, а инструктор должен отсиживаться в тылу.

- Не лестно, однако, вы отзываетесь о своей работе и товарищах, которые трудятся рядом.

- О них я ничего не говорю. Но ведь только и слышишь в сводках Совинформбюро: наши войска оставили город...

- Понимаю. Вам хочется самому бить фашистских стервятников. Похвальное чувство. Но скажите, разве менее важно готовить летчиков для этой же цели?.. Морально я не менее вашего готов идти на фронт, но ведь нахожусь здесь. Так приказано.

Он указал на стопку бумаг:

- Это рапорты товарищей с аналогичной просьбой. И, представьте, что получится, если вы, я и они, - он снова, как на бомбу, вот-вот готовую взорваться, показал на листы рапортов, - ушли бы на фронт, а за ними другие... Кто будет готовить летные кадры? Готовить хорошо, чтобы побеждали. В данном случае бегство на фронт - своего рода дезертирство.

Я молчал, зная, что майор говорит горькую, обнаженную правду. Всякое мое возражение - поблажка собственному самВГИолюбию. Действительно, есть цели более высокие, говоря военным языком, стратегические. И мне, военному, все должно быть ясно.

Максимов неторопливо прохаживался по тесному, по-военному скромному кабинету. Затем сел на стул, указав мне на

небольшой, вытертый до блеска диванчик, предложил:

- Присаживайтесь, Евстигнеев! - и иронически улыбнулся: - Чем меньше работает голова, тем больше достается ногам.

- Вы хотите сказать: дурная голова ногам покоя не дает? - без обиды спросил я.

- Я это не сказал - вы так прокомментировали. Лицо начальника школы стало серьезным, озабоченным:

- Прошу, передайте товарищам, что нам надо трудиться и готовить кадры здесь, в тылу, чтоб бить врага там, на фронте!

Настаивать на своем было бессмысленно, и я бодро согласился:

- Все ясно, товарищ майор! Работать будем, не щадя себя. Одно прошу оставьте мне надежду.

- Надежду?.. - удивленно поднял брови Федор Иванович. На его усталом лице опять появилась мимолетная улыбка. - Если это не женщина, пусть остается!.. А теперь за дело. И верьте - не по долгу службы говорю - враг будет разбит! Успехи его временные.

Друзья встретили меня вопросительным молчанием. Первым высказал догадку близкий мой товарищ Михаил Кузнецов:

- Видно, дело, братцы, дрянь. Максимов отправил Кирилла на "второй круг".

Ему поддакнул Василий Федотов:

- Суждены нам благие порывы, но свершить ничего не дано...

Это начинало раздражать: не ко времени шуточки...

- Хватит зубоскалить, - остановил я приятелей, сознавая, что им не менее моего обидно пребывать в предгорьях Кузнецкого Алатау, и рассказал о беседе с начальником школы.

В казарму вошел капитан Чумичкин. Он предложил всем отправиться на ужин, а мне приказал задержаться.

Внимательно выслушав доклад о разговоре с майором Максимовым, глядя куда-то в пространство, он заговорил спокойно и неторопливо:

- Рано тебе воевать, Евстигнеев. Рано, Противник очень силен. Это не запугивание. Хочу, чтобы ты понял: для разгрома врага мало одного желания, одних эмоций - нужна сила. II немалая. Нужен опыт. Ты видел, кого отправили на фронт. Это же асы!.. До них надо еще дорасти, а некоторым - дозреть. Грустно улыбнувшись, комэск недвусмысленно посмотрел мне в глаза, давая понять, кому предстоит "дозревание", и закончил, как отрубил:

- Вот что, Кирилл: к концу года всех курсантов подготовь на выпуск.

. - Слушаюсь! Буду готовить замену для себя, - с надеждой на одобрение пообещал я, радуясь своей находчивости.

- Очень уж скорый... - проворчал комэск. - Иди на кашу, набирайся сил...

Переживания остались позади. Время шло. Дни по-прежнему были заполнены до отказа полетами, теоретическими занятиями. Решение готовить себя к боевым действиям я все чаще подкреплял практическим выполнением задуманного. Сознавал, что подготовка моя еще слаба, поэтому постоянно и целеустремленно совершенствовал ее.

Действия нашей авиации на фронтах описывались в газетах, часто публиковались эпизоды героических боев наших летчиков, раскрывались тактические приемы, применяемые ими. Это было вроде рекомендаций по использованию воздушной обстановки, облачности, солнца, окружающей местности, которые я и пытался использовать во время полетов. Другим, более основательным подспорьем в личной подготовке оставалась практическая аэродинамика. Я разбирался в вопросах живучести самолета, возможности продолжения полета при отказе рулей глубины, поворота или элеронов, выполнения посадки на небольшую по размерам и ограниченную препятствиями площадку. Некоторые мои задумки с разрешения командира звена проверялись практически, и результаты становились достоянием летной группы.

Как-то окружная комиссия, приехавшая в школу, потребовала показать маневр при стрельбе по наземной цели. Никто не предполагал, что проверять будут молодых летчиков-инструкторов. Ведь мы ни стрельбу, ни воздушный бой по-настоящему не изучали. Выполнить задание предстояло без подготовки, и выбор пал на меня.

Командир звена показал на готовый к выполнению задания И-16 и мишень прямоугольное белое полотнище на границе аэродрома.

- Выполнишь шесть атак без огня из пулеметов. Представитель инспекции добавил:

- Но представьте, что ваша цель - не полотнище от посадочного знака, а машина вражеской автоколонны. Её надо атаковать и уничтожить.

Как я уже сказал, на обдумывание полета времени не отводилось. Как выполнить поставленную задачу, я решал на ходу, пока шел к истребителю, садился в кабину, запускал двигатель. Маневр был задуман бесхитростный: полет по кругу, четвертый разворот чуть позднее обычного, затем атака. Вывод из пикирования я предполагал сделать метрах в тридцати вместо положенных ста пятидесяти. Так и сделал, но крутую горку закончил боевым разворотом и снова спикировал на мишень уже

с углом в семьдесят градусов.

Со старта рассказывали: казалось, что самолет мой падал камнем чуть ли не до самой земли и чудом вырывался ввысь, чтобы снова ринуться на мишень. А я, помню, на последней, шестой атаке удивился, увидев в прицеле не полотнище, а крест - сигнал запрета (этого заданием не предусматривалось). И пошел на посадку.

Представитель окружной комиссии сказал командиру звена:

- В принципе такие атаки возможны. А лучше их не выполнять - смерть летчика в тылу на войну не спишешь. Сделайте разбор полета инструктора Евстигнеева.

И разбор состоялся.

- Полет ваш - бессмысленная игра со смертью, - сурово отчитывал комэск. Никакой необходимости для этого не было. Противник условный, а риск безусловный, - доносились до меня слова, казалось, откуда-то издалека. - Я не против целенаправленного риска, но в данной ситуации - это лихачество!

Неприятно и обидно выслушивать такие "истины", мне ведь предоставлялась полная свобода действий.

- Товарищ командир! Я видел перед собой реального противника, а не белое полотнище. Не "висеть" же над ним, не ждать, когда меня "снимут" зенитки...

- Нет! Ты его должен уничтожить, его - не себя! - парировал комэск. Однако не надо забывать, где находишься. И не забываться... Не хватало еще, чтобы очередью из пулемета полыхнул! Итак, действия Евстигнеева не заслуживают положительной оценки: атаки просто хулиганские - струей винта срывало полотнище с креплений...

После разбора командир эскадрильи приказал:

- Завтра же всех инструкторов провести на спарке УТИ-4 и показать, как надо строить маневр при атаке наземной цели. Вы, - он указал на меня пальцем, как взведенным курком, - пойдете со мной первым. Поняли?

Я ответил утвердительно, но все же спросил:

- А тот маневр, что вы покажете, при атаке противника может пригодиться?

Комэск укоризненно посмотрел на меня, покачал головой и в сердцах пробурчал:

- Пригодится... только не в школе...

В тот же вечер в казарме появился красочно оформленный боевой листок, полностью посвященный моему полету. На нем изобразили огромное чудовище с фашистской -свастикой на голове. Сверху на него летел крылатый козел с раздвоенной бородой и задранным хвостом: голова воинственно наклонена

вниз для атаки, закрученные в кольцо большущие рога грозно и неудержимо нацелены на голову монстра, с копыт срываются струи воздуха, а на козле восседает моя персона, длинным копьем разящая уродливое тело чудища.

Обижаться на такой, блистательный по замыслу и исполнению дружеский шарж я не думал, но от критики все же не удержался:

- Эх, молодцы! Ну и сработали! Залюбуешься. Порядочек завели: не успеешь чихнуть на краю аэродрома, а уже всюду слышно. Завтра в провозном полете покажете свое благоразумие.

Ребята, конечно, понимали, что я не злился и разделял их шутки.

...Наступила зима. Эскадрилья наша работала с запасного аэродрома. В один из пасмурных и хмурых зимних дней я вылетел с курсантом Алексеем Проскуриным в зону. Видимость была слабая, горизонт мглистый. Земля, запорошенная снегом, однообразна: ни единого ориентира, за который можно бы зацепиться. Но Проскурин вел машину уверенно, в зону вошел на заданной высоте и по моей команде приступил к выполнению задания. А я тем временем еще раз уточнил место положения самолета относительно аэродрома и стал следить за скоростью, высотой ввода в каждую фигуру, высотой вывода и... совершенно забыл о земле.

Когда Проскурин покачал машину с крыла на крыло, что означало "задание окончено", я передал по СПУ - самолетному переговорному устройству, - чтобы он шел на аэродром. Курсант пожал плечами, недоуменно посмотрев вниз, и вновь - с крыла на крыло. "Запилотировался", заблудился парень, - подумал я, - не знает, где аэродром, как выйти на него". И я понадеялся - ориентировку не вел. Положение - глупее не придумаешь.

Взяв управление на себя, осмотрелся: ни аэродрома, ни одного знакомого ориентира перед глазами... Делаю вираж, другой, третий - ничего... Пытаюсь определить, куда мы могли уклониться за время пилотажа, беру приблизительный курс, и минут пять летим, озираясь по сторонам. Наконец аэродром! Когда увидел самолеты на стоянках, облегченно вздохнул. Но что это? Какие-то странные один чем-то неуловимо отличается от другого, или мне так кажется...

Проскурин оживился: снова ухватился за управление, уверенно повел машину от третьего к четвертому развороту, чтобы сесть с ходу. А на аэродроме словно все вымерло: ни людей, ни привычного движения. Сомнение снова закрадывается в сознание, становится жарковато - и это в порядочный мороз! - нет, что-то не то...

После четвертого разворота, на планировании, стало ясно: темные пятна занесенные снегом кусты, а не самолеты. "Заблудились, - пронеслась недобрая мысль. - Куда же я смотрел? Надеялся на курсанта? Сам ты еще курсант!.."

Горючего оставалось мало. Садиться в поле на вынужденную, ломать самолет преступление. А курсант... Вдруг при посадке с ним что-нибудь случится? Я в ответе прежде всего за человека, а потом уже за все остальное. Снова беру управление на себя, пересчитываю в уме весь полет, чтобы приблизительно знать, в какой же стороне находится наш аэродром, н выбираю надежный вариант восстановления ориентировки: выход на линейный ориентир - едва заметная грунтовая дорога.

Заметить малонаезженную санную дорогу зимой не так-то легко. Летим три минуты, пять - дороги нет... Как томительны, тревожны эти бесконечные минуты, когда поставлена под удар твоя профессиональная честь летчика! А если он еще и инструктор - это уже никуда не годится. Так мысленно терзал я себя за неосмотрительность...

Седьмая минута - видим дорогу: вроде стало легче. Разворот на север, и вот уже показался аэродром, над ним - летящие самолеты. От радости хоть "ура" кричи: мы дома - добрались наконец...

Выслушав мой доклад, командир звена не стал ни корить, ни хвалить. Он хорошо понимал состояние возвратившегося на землю без происшествий.

- Победителей не судят, - лишь прокомментировал невозмутимо и добавил: Доложи на разборе полетов. Да так, чтобы для всех твои блуждания стали наукой.

Чтобы именно "стали наукой", забегая вперед, расскажу, как уже перед самой Курской битвой потеряла ориентировку группа из двенадцати истребителей.

...Промашка получилась довольно просто, даже обыденно: боевое задание в районе Белгорода мы выполняли в основном над территорией противника, за облаками, и, возвращаясь домой, оказались километрах в сорока севернее своего аэродрома, на пересечении железной дороги Старый Оскол - Валуйки. Ведущий нашей группы местность не опознал, железнодорожную ветку принял за курско-белгородское направление, и мы продолжали идти в глубь своей территории. Во избежание неприятностей я передал по радио:

- Командир, железную дорогу, что идет к аэродрому, пересекли...

- Не путай, не та дорога, - ответил ведущий.

- Командир, наша точка справа, - настаивал я. Но он

настолько был уверен в своей правоте, что насмешливо посоветовал мне покинуть группу:

- Разрешаю следовать туда, куда тебе так хочется! Да учти, как начнут бить зенитки - под тобой Белгород. Бери курс девяносто и дуй домой. Понял?..

Последнее слово было сказано с иронической интонацией: мол, что с чудаком сделаешь. Коли так хочется - пусть получит свое.

- Понял! - ответил я и бросил в эфир: - Братцы, кто хочет быть дома - за мной!

Качнув самолет с крыла на крыло, я отвалил со своим ведомым от общего строя. За мной пошла только одна пара - Виктора Гришина. Несколько минут лету - и под нами наша база. Через наземную радиостанцию прошу передать командиру группы, что мы прибыли на свой аэродром.

Доклад о случившемся был воспринят чуть ли не как предательство группы, и мы четверо уже пожалели о своем благоразумии. "Лучше бы сквозь землю провалиться!" - вырвалось от обиды. Нас даже решили наказать - отстранили от полетов да еще изводили одним и тем же вопросом: "Где командир? Где группа?" Свершился суд скорый, да неправедный.

Положение усугублялось и тем, что мы ничего не знали о судьбе товарищей: попадают где попало без горючего, машины угробят, кости себе переломают.

А группа после нашего ухода, оказывается, продолжала идти тем же курсом. Когда летчики поняли, что аэродром далеко позади, возвращаться было уже поздно - горючее на исходе. Решили продолжать полет, не меняя направления, авось по курсу попадется какое-нибудь летное поле или, на худой конец, подходящая для посадки площадка. Спустя несколько минут истребители один за другим начали "падать": летчики шли на вынужденную посадку, не выбирая места посадки - прямо перед собой. Кому-то повезло сесть в поле на колеса без каких-либо повреждений, но далеко не всем. Один пилот на посадке даже скапотировал перевернулся на спину (хорошо, что летчик отделался только ушибами). Ну а большинству случайно удалось выйти на полевой аэродром, который и стал их пристанищем.

Об этом стало известно лишь на третьи сутки, когда летчики на попутных автомашинах, а то и на крестьянской лошаденке, одолженной сердобольным хозяином, начали съезжаться на свой аэродром, словно погорельцы. С прибытием командира группы майора С. Подорожного наша "отверженная" четверка была реабилитирована и на следующий же день пошла на боевое задание.

Но все это случится гораздо позже, года через полтора. А пока у нас в школе начали поговаривать, что скоро предстоит получать новые самолеты ЛаГГ-3 или "яки" и перебираться подальше, в Сибирь.

Курсант Проскурин и его товарищи в это время окончили школу, состоялся выпуск, их отправили в запасной авиационный полк, откуда они после переучивания на новые самолеты убывали на фронт.

На этот выпуск я возлагал большие надежды. Ждал, что с выпускниками будет направлена на фронт и группа из постоянного состава летчиков-инструкторов. Поэтому старался выполнить обещание, которое дал командиру эскадрильи: подготовить себе хорошую смену.

Мне передали, что старания мои не были напрасными - курсанты летную практику освоили неплохо, а это ведь лучшая награда обучающему. Но на мой очередной рапорт об отправлении на фронт последовала новая задача: обучить группу летчиков-бомбардировщиков навыкам в пилотировании истребителей.

Горючего в это время в школе не хватало. Полеты проводились на единственной спарке. Однако, выпустив всех самостоятельно, я вскоре снова приступил к работе с курсантами.

Решением командира звена Ивана Капленко нам, инструкторам, увеличили количество полетов на боевое применение, и каждый летный день до начала работы с курсантами мы пересекали Енисей на боевых машинах и уходили за горы в определенный зоны.

По заранее обговоренному на земле плану летчики-инструкторы отрабатывали вначале атаки по предполагаемому бомбардировщику противника, затем вели воздушный бой истребителя с истребителем. Атаки начинались по установленному сигналу. Я, к примеру, выходил вперед и определенное время следовал по прямой, а командир проводил атаки по мне. Затем мы менялись местами: командир выходил вперед, а я атаковал его со всех направлений, сбоку, слева, справа, сверху, снизу, на попутных и пересекающихся курсах под различными ракурсами.

Через несколько полетов мы приступали к отработке самого воздушного боя. Начинался он с атак в горизонтальной плоскости, затем переходил на вертикальный маневр и, наконец, заканчивался свободным боем, в котором применялись все виды маневра с умелым использованием максимальных возможностей самолета. Эти полеты были для меня хорошей школой. Проводились они с одной целью - подготовиться к фронту.

Однако на мои просьбы об откомандировании - если не на фронт, то хотя бы в строевую часть - по-прежнему поступали отказы. Все это тяжким грузом давило и угнетало меня. И тогда я не придумал ничего лучшего, как развеять душу в самовольной отлучке. Командир эскадрильи понял подоплеку моей недисциплинированности. Последовало строгое внушение:

- В стремлении на фронт вы избрали худший из вариантов. Небо может закрыться для вас навсегда!

Вгорячах я наговорил хорошему человеку резкостей, нагрубил и потом тяжело переживал, казнил себя. В самом деле, в училище было много инструкторов способнее меня. Послали же лучших из них на фронт...

Вскоре с удивительной быстротой распространился слух о разнарядке на четырех летчиков для перегонки истребителей "Аэрокобра" из Америки на Аляску и с Аляски в глубь нашей страны. Эти самолеты предоставлялись нам по ленд-лизу.

В заветную четверку были назначены: Ислам Мубаракшин, Василий Пантелеев, Михаил Шабанов и я. Узнал я об этом от командира звена Ивана Капленко.

- Радуюсь за тебя, дружище... Повезло. Жаль, что не вместе. Не забывай нас, помни Саяны.

- Не обижайтесь и вы на этого торопыгу, - я постучал пальцами по своему лбу, - ведь хлопот доставлял больше, чем все остальные.

Капленко, помолчав, заметил:

- В человеке, Кирилл, ценится многое. В том числе чистая и бесхитростная душа...

И вот получены от командования наши личные дела, документы, от друзей клички: "янки", "американцы". Нас не обижали шутки товарищей. Было радостно от сознания ответственности, предчувствия новизны дела. Главное, мы считали это задание шагом на пути к фронту.

Вася Пантелеев возбужденно пророчил:

- Ищите нас на маршрутах перегонки "Аэрокобр". Ислам добавил:

- Или в сводках Совинформбюро: "За ратные дела награждаются..." Кто-то тут же продекламировал:

И гибель не страшна герою,

Пока безумствует мечта.

Расставание с курсантами и друзьями, преподавателями, с самим училищем, где мы приобрели профессию летчика, навевало теплую грусть и в то же время какую-то необъяснимую радость. Грусть - неизбежность разлуки, а радость от мысли о том, что уходим в неведомое, которое кажется человеку

заманчивее настоящего.

Прощание было коротким: по-мужски пожали друг другу руки с добрым напутствием и пожеланием не забывать однокашников. Наша дорога - через Новосибирск в Москву. Мы покидали родную школу, в которой товарищи будут трудиться, готовя для фронта летные кадры. Они выпустят около полутора тысяч пилотов, большинство из которых примет самое активное участие в боях на фронтах Великой Отечественной войны. Выполняя свою основную задачу, школа предпринимала все возможное для быстрейшего разгрома врага. В течение четырех лет - с 1942 по 1945 годы - военнослужащие подписались на государственный заем на сумму 3554115 рублей и отчислили из своих сбережений в фонд обороны страны 369 639 рублей наличными и 770 015 рублей облигациями, сдав в фонд помощи детям фронтовиков еще 30 719 рублей.

В апреле 1944 года личный состав школы, воодушевленный историческими победами нашего народа, героической Красной Армии, постановил отчислить личные сбережения на укрепление боевой мощи Красной Армии, на собранные средства построить звено истребителей и укомплектовать его экипажи своими воспитанниками.

И вот 11 июня 1944 года была получена телеграмма от Сталина: "Бирмской Военной Авиационной школе пилотов.

Подполковнику Сидорову.

Начальнику политотдела подполковнику Шептайло.

Передайте офицерам, курсантам и вольнонаемному составу Бирмской Военной Авиационной школы пилотов, собравшим сто пятьдесят тысяч сто восемьдесят пять рублей и семьсот семьдесят тысяч пятнадцать рублей облигациями госзаймов на строительство звена боевых самолетов-истребителей, мой боевой привет и благодарность Красной Армии. Желание личного состава школы пилотов будет исполнено.

И. СТАЛИН"{1}.

Школа постоянно поддерживала тесную связь с тружениками Хакасской автономной области, оказывая им посильную помощь в решении народнохозяйственных задач: мы трудились на уборке урожая в совхозах, на строительстве сахарного завода и Уйбатского канала. Только за 1942 и 1943 годы было выработано 11 844 человеко-дня.

И вот, простившись со школой, мы приближались к Уралу. Все чаще сквозь запыленные окна вагона всматривался я в лесную ширь.

Мои родные края... Уже четыре года, как оставил их. Товарищи понимали мою взволнованность.

- Как, Кирилл, тянет дым отечества? - спрашивал кто-нибудь.

Я не находил слов для выражения чувств и только жадно глядел на эти близкие сердцу просторы, мысленно воспевая их красоту и богатство...

Поезд, окутанный клубами черного дыма, подходил к отрогам Каменного пояса. Все чаще горизонт закрывали покрытые лесом горы, нависшие скалы с оголенными пластами пород, омытые дождями, овеянные сибирскими ветрами; в их расщелинах иногда мелькали чудом выросшие, тянущиеся к свету березки.

Близость родных мест, неповторимость уральской природы будили во мне воспоминания детства и юности, что прошли в этих краях. Я вспомнил, как однажды в четвертом классе убежал из отчего дома и тайком от родных уехал в Челябинск.

Семья наша - даже по тем давним меркам - была немалая: пять сестер и мы с братом. Едоков много, а работников всего - отец да мой старший брат Алексей. Мне хотелось скорее стать взрослым, не быть лишним ртом в доме. Поэтому мысль о побеге возникла не случайно. Детская фантазия, книги о романтических приключениях, стремление к самостоятельности ускорили мое тайное решение.

В это время в стране начиналась индустриализация, строился один из ее первенцев - тракторный завод-гигант в Челябинске. Молодежь потянулась туда. Не минула эта тяга и мое родное село Большие Хохлы. Наш сосед Михаил уехал на стройку вместе со своим отцом, а дома осталась мать с младшим сыном Готькой, моим ровесником. Как-то Миша приехал домой на несколько дней, и его бесконечные рассказы о замечательной городской жизни, явно рассчитанные на то, чтобы поразить наше воображение, взбудоражили нас и подстегнули.

Через несколько дней после отъезда Михаила мы с Готькой, сложив в ученические сумки харчи и одевшись потеплее, направились не в школу, а на железнодорожный разъезд Хохлы. Когда подошел товарный, мы вскочили на платформу, груженную тесом, и первое в нашей жизни путешествие началось.

Поезд шел медленно. На полпути его догнал пассажирский. Нам удалось пересесть на него - вначале на подножку вагона, а потом, когда от холода уже зуб на зуб не попадал, мы перебрались внутрь вагона, затерялись среди пассажиров и благополучно добрались до Челябинска.

Город, представший перед нами, буквально ошеломил своим величием. Его здания по сравнению с деревенскими избами казались великанами. Суета и многолюдье толпы пугали, подавляли нас. Мы знали адрес Михаила и поторопились

разыскать его. Каково же было удивление Готькиных родных, когда мы появились как снег на голову.

- Блудные дети! - возмутился его отец. - Кто же в это время ездит? Город не увеселительное место: он живет своим трудом. Раздевайтесь!

В этот же вечер было решено устроить нас на курсы плотников. А на двадцать первый день учебы, получив зарплату за прошедшие полмесяца, мы дали деру домой.

За проделанное отец потребовал у меня отчета. Молча, не перебивая, выслушал рассказ о поездке. Ругать не стал, но с обидой в голосе упрекнул:

- Молодо - зелено... Рано тебе, сынок, выходить на трудовую дорогу: шея тонка, а хомут великоват. Учиться надо. А плотничать учатся не в городе, а дома. У меня и научишься.

Повернувшись лицом к маме, он улыбнулся доброй улыбкой: мол, все обошлось, что уж теперь...

Окончен четвертый класс. Сосед Готька вместе с матерью уехал в Челябинск. Мои старшие замужние сестры, а потом и брат покинули село. Я с младшими сестренками Александрой и Анной остался с родителями и все лето провел на озерах.

Как-то мы играли в лапту - старую русскую игру, теперь, к сожалению, почти забытую. Вдруг наше внимание привлек необычный гул, раздававшийся сверху, и игра прекратилась. Как зачарованные, мы смотрели в небо, потом бросились бежать по улице: летела двухкрылая чудо-птица, летела низко, а мы бежали ей вдогонку с криком: "Аэроплан! Аэроплан!.." Долго еще мы слышали гул машины в своем детском воображении...

Осенью тридцать четвертого года наша семья перебралась в Щумиху. А весной, окончив седьмой класс, я сразу же уехал в Челябинск, и меня приняли в фабрично-заводское училище тракторного завода. Учился я с большим желанием, увлеченно: интересно наблюдать, как грубая чурка в твоих руках становится нужной и красивой деталью. Памятен для меня 1935 год еще и тем, что я стал членом Ленинского комсомола.

Боевая у нас была комсомолия! Ударный труд, беззаветная преданность делу вот что было на первом месте. Входим ли в клуб, гуляем ли по парку - мальчишки провожают нас восторженным взглядом, старики степенно беседуют с нами, задают самые разнообразные вопросы, наивно полагая, что 15-17-летний паренек со значком - это чуть ли не народный комиссар... Мы должны были многое знать, еще больше - уметь. Член ВЛКСМ для некомсомольца был вроде старшего брата - опекал его, учил, нес ответственность перед коллективом и собственной совестью.

Окончив ФЗУ, в течение нескольких месяцев я работал

токарем, одновременно осваивал фрезерные, строгальные, шлифовальные станки. Мой станок стоял по соседству с другим, на котором работал дядя Ваня, умелый токарь, изготовлявший детали большой сложности, высокой точности. Ему было уже за пятьдесят. Старый питерский рабочий, дядя Ваня приехал в Челябинск по зову сердца. Бывало, когда я долго разглядывал чертеж, задумавшись над выполнением заказа, он подходил ко мне, спрашивая:

- Чего носом крутишь? Дай-ка сюда, разберемся, что тебе подбросили?

И, взглянув на лист ватмана, восклицал:

- Так это же проще пареной репы!

- Дядя Ваня, для вас все просто, - отвечал я.

- А то как же? Постой с мое у станка, тогда и тебе будет просто.

Указывая на чертеж, он как бы вслух размышлял, с чего бы начал, какой бы операцией закончил изготовление детали. Убедившись, что совет возымел успех, торопился:

- Эх, время-то как бежит... За дело! - и уходил к станку.

Изготовленную деталь я непременно показывал дяде Ване. Он внимательно рассматривал ее, поправляя очки-кругляки на носу, затем говорил:

- Мал золотник, да дорог. Искусство! - и, проверив соответствие детали заданным размерам, довольно восклицал: - Только не суетись - рабочей чести не посрамишь никогда...

Вскоре, получив путевку комитета комсомола, я решил попытать счастья в авиации. Михаил Бурим, Лева Лупей, я и другие прошли строгую медицинскую комиссию и были зачислены курсантами в Челябинский аэроклуб. Каждый из нас наивно рассчитывал, что жизнь в аэроклубе начнется с полетов, но оказалось, что для этого нужно изучить ряд теоретических дисциплин. И нас это немного огорчило. Теорию мы. изучали без отрыва от производства. Кое-кому из заводских не понравилось такое сочетание - они перестали посещать занятия. А" я и не заметил, как за разбором конструкции самолета, мотора, аэродинамики, самолетовождения прошла зима.

Весной начались полеты - курсанты повеселели. Каждый из нас в зависимости от того, в какое время работал на заводе, участвовал в полетах в одной из смен летного дня. Для поездки на аэродром завод выделил грузовую автомашину, и из ее открытого кузова жители Челябинска часто слышали веселые песни.

Группу, в которой я обучался, вел молодой, но достаточно опытный инструктор Николай Федорович Кобзев. В первом же

ознакомительном полете в зону он показал, на что способен У-2 при умелом использовании всех его маневренно-скоростных качеств: виражи, перевороты, боевые развороты, петли Нестерова, спираль. У некоторых из нас при перегрузках на пилотаже темнело в глазах, но восторгу от полета не было границ!..

После ознакомления с управлением машиной в пятом океане начались провозные полеты по кругу. Искусство пилотажа давалось не сразу, не всем одинаково, и Николай Федорович, понимая тревогу курсантов, говорил:

- Друзья мои, вы все будете летать самостоятельно. Только в разное время. Спокойствие и вера в лучшее - таким должен" быть настрой ваших душ.

Слова инструктора вселили в нас уверенность. Настроение улучшилось, напряжение ослабло, а за этим и самолет стал как бы послушнее, ошибки случались все реже.

В скором времени мы начали получать разрешения на первый самостоятельный полет. Группа торжествовала: все курсанты в течение недели успешно выполнили полеты по кругу.

С приобретением навыка, когда мы приступили уже к отработке пилотажа в зоне, начались отклонения. Нет-нет, да кто-нибудь проявит вольность: один выполнит лишнюю фигуру, другой подойдет на посадку "по-истребительски" - на повышенной скорости, а кто и по невнимательности допустит ошибку на планировании и по-вороньи плюхнется на землю.

Инструктор зорко следил за нашими полетами и, если кто-либо умышленно или по небрежности отклонялся от задания, не прощал, был полон справедливого негодования. Уважение к Николаю Федоровичу сдерживало наши самонадеянные порывы, полеты выполнялись в соответствии с его указаниями. Однако срывы иногда бывали, и горе тому, кто на это отваживался.

Как-то при возвращении из зоны после удачно выполненного задания я снизился ниже установленной высоты и; на подходе к аэродрому заметил движущийся железнодорожный состав. Захотелось убедиться в разности скоростей "чугунки" и моей машины. Скорость была моей слабостью. Но в зоне на большой высоте я ее не ощущал: предметы, строения и ориентиры проплывали медленно, самолет, можно сказать, зависал над ними. Местность меняется быстро, когда пролетаешь на малой высоте. Предметы быстро проносятся под тобой, чувствуется быстрота, захватывающая дух и дающая необъяснимую радость.

И вот я устремляюсь на поезд и на высоте метров в двадцать пять пролетаю правее состава. Убедившись, что поезд уступает в скорости моему самолету, захожу на посадку. И, как это часто случается в жизни, дурные поступки сопровождаются

непредвиденными обстоятельствами: у самолета, не знаю почему, возможно из-за повышенной нагрузки на органы приземления при не совсем мягкой посадке или из-за ветхости, на рулении лопнул амортизатор хвостового костыля. Когда я зарулил на заправочную, инструктор уже находился там. Его мужественное, смуглое от загара лицо с буйной шевелюрой слегка вьющихся волос неузнаваемо жестко. Стройный, в синем комбинезоне, он стоял у хвоста самолета, ожидая моего доклада. Я понял, вольность моя не прошла незамеченной и порицание неминуемо. Рапортую о выполнении задания. В ответ:

- И все? А кто будет докладывать о выкрутасах?

- Виноват, не сдержался...

- "Не сдержался"! Убедительно. Ответ достоин похвалы. Да ты соображаешь, что говоришь! Кто же после этого выпустит тебя в небо?

Я молчал. Инструктор обратился к курсантам:

- А вы чего стоите? Меняйте амортизатор... - и он отошел от самолета, закурил, прохаживаясь взад-вперед по стоянке.

Я с товарищами приступил к замене амортизационного пакета костыля. Механик, руководивший нашей работой, заметил тогда:

- Ну, парень, ты даешь!.. Рехнулся, что ли? Кто-то предположил:

- Теперь получит по первое число.

- Леший меня попутал, - в сердцах произнес я.

- Леший не леший, а сам себе ты изрядно напутал, - ворчал механик.

Минут через тридцать он доложил инструктору об устранении неисправности и готовности самолета.

Николай Федорович подошел, приказал мне выйти из строя и спросил:

- Одумались?

- Одумался. Виноват! Такое в моей жизни не повторится...

- "Не повторится"... То, что вы совершили, - грубейшая недисциплинированность! Такое нетерпимо в авиации. Небу нужны люди, не только умеющие летать, но способные подчинять свои эмоции разуму. Только из таких выходят умелые воздушные бойцы. Не знаю, как решится вопрос о продолжении вашей учебы, но от полетов на неделю отстраняю, - заключил инструктор. Будете встречать самолеты...

Многое я передумал в свой "нелетный" период. Особенно мучили угрызения совести во время занятий на тренажере - "журавле". Тренировка на нем для курсанта, уже летающего самостоятельно, считалась унизительной.

Но неделя прошла. Накануне предстоящего летного дня при разборе полетов инструктор обратился к курсантам с вопросом:

- Как вы находите "несдержавшегося", не пора ли ему оставить "журавля" в покое?

Ребята поняли, что вопрос касается меня, и дружно ответили:

- Пора! Разрешите ему летать.

- Как вы решили, так тому и быть! - согласился Кобзев. - Евстигнеев, учтите, малейшее нарушение - и вам уже не быть в аэроклубе. Уяснили?

Мой ответ был весьма лаконичен - "да".

На следующее утро, выполнив контрольно-провозной полет с инструктором, я продолжил самостоятельные полеты.

Прошел месяц. Я летал без особых замечаний, приближаясь к завершению программы. И вдруг, как говорится, ни с того ни с сего, опаздываю к отъезду автомашины на аэродром. День не летаю, за ним другой, на третий пора идти к инструктору с повинной, а я не могу себя переломить - неудобно. И тогда принимаю решение прекратить учебу в аэроклубе.

Через неделю моего отсутствия в аэроклубе, в один из дней, когда из-за сильного дождя и низкой облачности затих гул моторов на аэродроме, Николай Федорович пришел ко мне домой. Я не ожидал этого визита и очень удивился, увидев инструктора.

Поздоровались. Я представил Кобзева сестре:

- Поля, это Николай Федорович, мой инструктор в аэроклубе.

Она вышла из комнаты, чтобы не мешать нашему разговору. Стульев не было, присели на табуретки. Осмотрев небогатую обстановку, Кобзев сказал:

- Вижу: жив и здоров, а авиацию забыл. На полетах не бываешь... Не ладится на работе?

- Нет, с работой в порядке. Деталь одна капризничала, но "уговорили" пошла. Теперь все как будто нормально.

- Вот и хорошо. Можно приступить к полетам, - поддержал мысль инструктор.

- Николай Федорович, устал я. Пока сдашь смену, пока вымоешься в душевой, глядишь, уже бежать к автомашине, чтобы успеть на аэродром. В первую смену тоже не лучше: та же суета, еле успеваешь на завод. Нигде я не бываю, ничего не вижу. Спрашивается, к чему все это? Представим, что окончу аэроклуб, а дальше что? Два, три года пройдет - и все превратится в ненужную забаву юности. Не так ли?

- Ух ты, как расплакался, - усмехнулся Кобзев. - Только знаешь, на что это похоже? На лепет слабовольного. Не обижайся. Получил ты по заслугам. Понимаю, что нелегко. А на что же ты

рассчитывал? На легкую победу? Нет, Кирилл, такого в летной жизни не бывает. Да и принимать такое будешь без удовольствия и радости. Тебя тянет улица? Хочется красивого отдыха? Что ж, времени у тебя теперь достаточно. Только тому, кто испытал радость полета, не так-то легко расстаться с небом. Поймешь потом. Аэроклуб - жизни не помеха. Окончи его, тогда и решай, как быть с авиацией. Так Николай Федорович вторично помог мне остаться в авиации, и я на всю жизнь сохранил огромное к нему уважение.

Осенью 1937 года я окончил программу обучения. Свободное от работы время все чаще стал проводить с дружками на вечеринках в общежитиях. Гулянья с песнями иногда затягивались до глубокой ночи, и утром после короткого сна я уходил на завод с чувством усталости, какой-то внутренней пустоты.

Мастер цеха первое время молча посматривал на меня, но вот как-то в конце рабочего дня отвел в сторону:

- Слушай, пилот, что-то я не узнаю тебя. В цех приходишь словно судак вареный. Энергии и инициативы прошлой как не бывало. Работа из рук валится. Не слишком ли лихо ухватился за веселую жизнь? Нечем занять себя? Вон тракторный техникум под боком, иди на вечернее отделение. А то ведь так можно догуляться и до неприятностей...

- Георгий Федорович, в техникум уже поздно. Если и надумаю учиться, то только на следующую осень, а с загулами - все! - искренне раскаялся я.

Слово, данное старому рабочему, я сдержал.

Наступила осень. Товарищей моего возраста начали призывать в армию. Иду к райвоенкому и узнаю, что по ходатайству управления завода мне предоставлена на год отсрочка. С этим я согласиться не мог и добился призыва...

И вот четыре года позади. Чем-то закончится мой приезд в Москву, как решится дальнейшая судьба? Хотелось бы получить направление в часть, действующую на фронте, но как отнесутся к этому в кадрах? Сила военного приказа известна. Поэтому мы решили действовать так, как договорились в пути, - во что бы то ни стало добиваться отправки на фронт. И начали с пункта сбора летного состава.

Ближе к фронту

Столица встретила нас полным затемнением. Громады зданий, противотанковые ежи, аэростаты заграждений, лучи прожекторов в ночном мраке создавали впечатление грозной и несокрушимой силы. Изрядно поплутав по темным и почти

безлюдным улицам, мы наконец нашли какой-то пункт сбора. Дежурный, молодой щеголеватый лейтенант в форме летчика, проверив наши командировочные удостоверения, с улыбкой сказал:

- Братцы! Да вы не туда прибыли. Здесь - "биржа труда", а в предписании говорится четко и ясно: "...в Управление кадров ВВС",- и вернул нам документы.

Бродить по ночным улицам больше не хотелось, устали мы изрядно и решили попросить дежурного о ночлеге, ссылаясь на свою провинциальную неосведомленность.

- Товарищ лейтенант, - настойчиво начал Пантелеев,- устройте пока нас в ваших владениях!

Дежурный оказался добрым парнем:

- Ладно, считайте, что вам повезло: я и сам из таких же... бегу ближе к фронту. Завтра разберетесь, что к чему,- и приказал своему помощнику разместить нас в одной из комнатушек.

Утром мы и в самом деле разобрались в обстановке. Пилотов, рвущихся на фронт, здесь оказалось так много, что то бодрое, радужное настроение, с каким уезжали из школы, заметно помрачнело. Нам стало известно, что на "кобрах" обошлись без нас. Узнать что-либо определенное, к сожалению, не удалось, и мы больше прислушивались к бурным беседам, из которых поняли, что нужно ждать вызова из Управления кадров ВВС или вербовщика - представителя с определенными полномочиями, отбирающего нужный состав для формирования или пополнения какой-либо боевой части. Решили ждать случая, и вскоре он подвернулся.

На сборный пункт прибыл командир 240-го истребительного авиаполка майор И. С. Солдатенко. Познакомился он со всеми и обратил внимание, что среди летчиков только мы четверо имеем сержантские звания:

- А у вас какой настрой, товарищи сержанты? Василий Пантелеев, парень словоохотливый, находчивый, весело ответил:

- Настрой боевой - хоть сейчас в бой!

- Так сразу и в бой?- усмехнулся майор.

- А мы истребители из сибирской школы пилотов,- вставил Михаил Шабанов.

- Вот это уже здорово! - искренне обрадовался командир полка и пригласил нас в канцелярию пункта для продолжения беседы.

Мы были откровенны с майором. Он также признался, что прибыл сюда, чтобы отобрать нескольких пилотов в полк, который заканчивает укомплектование и после переучивания на новые самолеты должен уйти на фронт.

- С личными делами познакомлюсь позже. В полку много таких, что пороху не нюхали. Считайте себя летчиками 240-го истребительного.

- Когда отправка? - поинтересовался я.

- Дня через два-три. Прибудет начальник штаба полка и зайдет за вами. До встречи.

Заметив в нашем переглядывании какую-то недоговоренность, Солдатенко спросил:

- В чем дело? Что неясно? Отважился опять Вася Пантелеев:

- Товарищ майор, продовольственные аттестаты у нас есть, но их не отоваривают. Если можно, подскажите здешнему начальству, чтоб поставили нас на довольствие при столовой пункта сбора.

Командир полка улыбнулся:

- Ясно. То-то вы ремни подтянули. А я-то думал: строевики! Сейчас мы ваши затруднения поправим.

Прощаясь, майор пожал нам руки, и мы увидели глубокие сине-багровые шрамы и красные рубцы на его кистях - отметины огня. Следы ожогов были п на лице. За этой суровой опаленностью угадывалась честная, широкая душа и покоряющая справедливость.

Окрыленные удачным исходом разговора с командиром полка, мы охотно делились с товарищами своими впечатлениями, результатами беседы. Вскоре на пункт сбора прибыл исполняющий обязанности начальника штаба полка старший лейтенант Гузиенко, и мы уехали с ним в полк, так и не увидав как следует столицу. По пути следования Гузиенко рассказал нам историю полка.

240-й истребительный авиаполк начал формироваться перед самой войной. Командовал полком первое время капитан Андреев. Заместителями его были: по политической части - военный комиссар старший политрук Г. А. Сиднев, по летной подготовке - капитан С. Т. Рожков, старшим инженером - воентехник первого ранга Е. Л. Фраинт.

К моменту нападения фашистской Германии на Советский Союз в полку имелось 13 самолетов И-15 бис, 7 летчиков, 25 техников, 80 младших специалистов, и только штаб был укомплектован полностью. В таком составе, входя в 8-ю смешанную авиадивизию, действующую в 11-й армии Северо-Западного фронта, полк начал свое участие в Великой Отечественной войне. Оно было непродолжительным чуть более месяца. Летчики за это время успели произвести 69 боевых вылетов, в основном на штурмовку и разведку войск противника. При этом потерь среди личного состава не было, но самолетов

становилось все меньше.

В августе полк ушел в глубокий тыл и после переучивания на новую матчасть, укомплектованный летным составом, убыл на Ленинградский фронт. При обороне Ленинграда с 14 сентября по ноябрь 1941 года он совершил 286 боевых вылетов, провел 15 воздушных боев, сбил 12 самолетов противника. Основные усилия полка в этот период сосредоточивались на прикрытии наземных войск и сопровождении бомбардировщиков.

В ноябре 1941 года полк снова переводят в тыл для переучивания на новые самолеты - ЛаГГ3. И только 29 мая 1942 года, окончив формирование, в количестве 20 самолетов под командованием капитана С. Т. Рожкова полк отправляется на Западный фронт в состав 234-й истребительной авиадивизии. По 12 июня 1942 года часть произвела 167 боевых вылетов, затем перелетела на Юго-Западный фронт в распоряжение 8-й воздушной армии. Совершив в ее составе еще 150 боевых вылетов на прикрытие войск и сопровождение штурмовиков, полк уже в третий раз отводится в тыл страны для переучивания на самолеты Ла-5. Оно проходило всего три недели; и в середине августа 1942 года полк под командованием майора И. С. Солдатенко прибывает в район Сталинграда. С 20 по 29 августа на счету авиаполка 109 боевых вылетов, 58 воздушных боев, 10 сбитых самолетов противника.

Затем часть перебазируется на тыловой аэродром для создания оперативной группы. Это уже четвертый вывод полка с фронта.

К этому времени благодаря усилиям тружеников тыла возможности страны в материальном обеспечении фронта значительно возросли. Наша авиационная промышленность создала новые машины, не уступающие по тактико-техническим данным самолетам противника. Появилась возможность формировать истребительные авиаполки полного, трехэскадрильного состава, по двенадцать самолетов в каждой. Такое количество боевых машин представляло уже внушительную силу, способную успешно решать боевые задачи.

Подобное формирование предполагалось и для нашего полка. Поэтому с половины марта 1943 года и до конца войны он не прекращал боевых действий и не уходил в тыл для переучивания или пополнения личным составом и техникой: оно осуществлялось прямо на фронте, без отрыва от боевой обстановки. Летчики прибывали непосредственно в часть группами по 6 - 12 человек. Только что закончившие авиашколы, они не имели боевого опыта, но все были обучены летать на самолетах, на которых полк воевал.

Начиная с 1943 года наша часть не ощущала острого недостатка и в техническом оснащении. Перед проведением крупных фронтовых операций из глубины страны к нам поступали новые машины.

Но все это еще впереди. А пока что мы при5ыли в запасной авиационный полк. Нам зачитали приказ о распределении по эскадрильям: мы с Шабановым попали вместе, а Пантелеев и Мубаракшин оказались в двух других подразделениях части. Самолетов в полку не было, вооружение новыми боевыми машинами Ла-5 еще предстояло, и все засели за теорию. Учеба проходила в землянках, где мы жили, прямо на двухъярусных нарах. Руководителем этих занятий в каждой группе был командир эскадрильи, преподавателями и консультантами при изучении конструкции, основных систем и агрегатов самолета - техники полка, которые уже имели опыт эксплуатации этих машин в боях под Сталинградом. Инструкцию по технике пилотирования и эксплуатации нового истребителя изучали методом громкой читки - с подробным разбором каждого ее раздела.

Жизнь замкнулась на землянке и столовой. Весь день занимались, а вечера коротали, слушая истории из боевой жизни полка. Узнали мы тогда и о судьбе нашего командира - Игнатия Семеновича Солдатенко.

Этому замечательному воздушному бойцу в свое время пришлось драться за свободу испанского народа. В марте 1937 года механизированные дивизии итальянского экспедиционного корпуса рвались к Гвадалахаре, и республиканская авиация в течение шести суток наносила бомбовые и штурмовые удары по противнику. Полеты эти совершались на высоте 15 - 20 метров. Часто плоскости самолетов прошивали осколки собственных бомб - столь низкой была высота бомбометания. И вот в одном из таких боевых вылетов машину Солдатенко подбили. Высота малая, самолет горит, пламя сбить не удается - скользить-то некуда. Оставалось единственное спасение - немедленная посадка, тогда летчик идет на вынужденную вблизи своих войск. Пламя уже охватило бензобак. Секунды - и он взорвался. Уже кабина в огне, но из нее успевает выбраться горящий пилот...

В течение месяца аэродромная землянка служила нам настоящей школой боевого опыта, местом горячих споров о грядущих схватках с врагом. В беседах с нами командир полка особое внимание уделял боевым действиям авиации под Сталинградом. Сопоставляя тактико-технические данные Ла-5 с истребителями гитлеровцев, он искал пути грамотного использования преимуществ новейшего по тем временам

самолета, учил творческому подходу к ведению воздушного боя.

В декабре 1942 года полк всем составом отправился на новое место. Там мы получили новенькие, только что прибывшие с завода Ла-5 и горячо благодарили рабочих, сумевших в короткий срок перестроить промышленность на военный лад и дать нам такие современные мощные машины. Вскоре приступили к полетам. Летали, как и положено при осваивании новой машины, по кругу, на отработку пилотажа в зону.

Летный состав был распределен на пары и звенья, при этом непременно учитывалось желание и взаимное согласие пилотов - кто с кем хотел бы летать. Шабанов и я были включены в боевой расчет полка как ведомые, Пантелеев и Мубаракшин - ведущими. Меня определили в пару к заместителю командира эскадрильи, а Шабанова в звено командира полка.

Ребята мне даже завидовали. Ведь мой ведущий - орденоносец, участник нескольких воздушных боев. В одном из боевых вылетов он был сбит над территорией, занятой немцами, но в плен, как рассказывал, не попал, вышел к своим. И я души не чаял в своем ведущем: старался подражать ему и на земле, и в воздухе. Первые полеты с ним проходили удачно, но потом случилось такое, отчего я чуть не расстался с жизнью...

В зоне мы отрабатывали пилотажные фигуры. Выполнили виражи, пикирования, горки. Все шло хорошо. Но вот при развороте на девяносто градусов я оказался слева от ведущего и чуть сзади на расстоянии 20 -25 метров. В этот момент ведущий вдруг ввел свою машину в глубокую спираль со снижением. Высота оказалась настолько мала, что под крылом, на снегу, уже можно было различить следы животных. Наконец закончили спираль и пошли на аэродром. Я запросил разрешение перестроиться из левого пеленга в правый, но в ответ услышал команду: "Разворот влево на 180!"

И тут Ла-5 ведущего энергично накреняется влево и входит в разворот. Чтобы избежать столкновения с ним, резко сбавляю обороты мотора, снижаюсь, а крен впереди летящего самолета все увеличивается. Положение мое становится угрожающим - деревья мелькают у самой плоскости! Меня прошибает пот, и я вывожу машину во внешнюю сторону строя. Ведущий замечает это и переходит в правый разворот. Мой Ла-5 вновь внизу, опять над самыми деревьями, а скорость настолько мала, что, того и гляди, машина свалится в штопор!.. Но жду, жду выхода из разворота, которому, кажется, не будет конца... Когда крыло самолета касается верхушки одного из деревьев, я уменьшаю крен, набираю высоту и удаляюсь от леса.

Ведущий командует:

- Возвращаемся, переходи на правую сторону!

Отвечаю "понял" и показываю рукой на свою правую плоскость: между элероном и консолью застряла ветка дерева. На большой недозволенной скорости врываемся на аэродром - самолет, летящий по кругу, не видим, разворот выполняем перед самым его носом, не столкнувшись с ним только по счастливой случайности.

Как только произвели посадку, руководитель полетов передает по радио:

- После заруливания - ко мне!

На заправочной механик самолета снял с плоскости застрявшую ветку, спрятал ее за борт куртки и весело доложил:

- Ни сучка, ни задоринки! Я облегченно вздохнул:

- Сучок-то у тебя за пазухой. А задоринки... До сих пор не верю, что так обошлось. Подошел ведущий.

- Как самочувствие?

- Как видишь, живой,- отвечаю раздраженно. В глазах замкомэска забегали злые огоньки:

- Ответ не из лучших и не похож на полет: там ты справился хорошо. Хвалю! А так отвечать старшему не советую: говорить - говори, да не заговаривайся.

Идем к руководителю полетов. Настроение - хуже некуда, а лейтенант чем-то непомерно возбужден: лихо, по-ухарски сдвинул набекрень шлемофон, в такт своим шагам бьет перчаткой по голенищам.

- Чего молчишь? - не выдерживает наконец.

- Думаю, что скажу командиру,- отвечаю я неопределенно.

- Он, оказывается, думает, что скажет командиру! - ведущий удивленно глядит на меня:- Доложим: задание выполнили, а за то, что на кругу самолет не заметили, покаемся - мол, готовы принять любое наказание.

- Наказание я уже получил. Но все это так гладко, как тебе кажется, не обойдется.

- Довольно! - негодующе воскликнул лейтенант. - И давай без предложений. Это не твоя печаль. Задача ведомого - быть у крыла самолета ведущего и посапывать в две дырочки. Ясно?..

Четким шагом он подошел к командиру полка и отрапортовал. Лицо Солдатенко сурово, багровые шрамы покрылись белизной. Он передал микрофон своему заместителю и сдержанно спросил:

- Товарищ лейтенант, объясните: как вы, летчик с боевым опытом, могли так слепо войти в круг полетов? Представляете, что могло бы быть, если бы своевременно не отклонился от вас летящий по кругу самолет? Слушаю вас. Отвечайте!

- Товарищ командир, каюсь: в зоне закрутился, вышел на аэродром неожиданно и подрастерялся. Готов понести любое наказание.

Командир полка смягчился:

- За признание - меньше наказание. Да и наказание - не самоцель. Впредь надо ходить в зоне, оглядываясь.- И он повернулся ко мне: - Евстигнеев, а вы, верный щит ведущего, куда смотрели? Рассчитываете так же слепо и молча летать в бою?

Кровь ударила мне в виски:

- Товарищ командир, я летать с лейтенантом не буду! С кем угодно, но только не с ним...

- Это еще что за строптивость? - возмутился Солдатенко.- Почему вы с ним не будете летать?!

Я молчал. Он повторил свой вопрос.

- Я сказал все. И убедительно прошу удовлетворить просьбу,- мой ответ звучал твердо.

- Товарищ лейтенант,- повернулся Солдатенко к моему ведущему,- а вы что скажете? Возможно, объясните причину поведения ведомого?

Словно ожидая этого вопроса, замкомэск спокойно ответил:

- Неволить не буду. Пусть полетает с таким же летчиком, как сам.

- Евстигнеев, выйдите и ждите своего ведущего,- распорядился командир полка.

Через три дня к нам в эскадрилью вместо этого лейтенанта был назначен Юрий Михайлович Любенюк. С ним я и закончил тренировочные полеты. А вот лейтенант-ведущий оказался изменником Родины. Находясь в плену, он предал святая святых - свою Отчизну, свой народ и вернулся с вражеским заданием вселять страх перед немцами, подбивать наших летчиков на перелет к фашистам. Но таковых в полку не оказалось, предатель был разоблачен и понес заслуженную кару.

Январь 1943 года на исходе. Полк продолжал подготовку к боевым действиям. Мы уже выполнили необходимый минимум полетов по кругу, в зону на пилотаж и приступили к боевому применению: проводили одиночные бои истребителя с истребителем.

Мы были молоды, а потому счастливы. Даже тогда, в годину войны, когда, казалось, такому чувству не может быть и места в душе человека. Но разве не счастье вырулить на взлетную полосу, подняться в небо и выжать из первоклассной боевой машины и самого себя все, на что только способен!

"Есть упоение в бою!.."

Я и сейчас помню обветренные от мороза, взволнованные лица моих боевых друзей. Какими красивыми были они в короткие предстартовые минуты! Многие из этих парней не доживут до победы, не увидят близких, любимых. Но кто думал тогда о смерти? Живые, мы думали о жизни...

Подготовка к боевым действиям шла к завершению. Мы рассчитывали к началу февраля попасть на фронт. Но капризы погоды внесли значительные коррективы в наши планы. Пурга, снегопад, низкая облачность стали для нас злейшими врагами, и, если полеты задерживались или срывались из-за отсутствия необходимого погодного минимума, мы дружно осаждали дежурных синоптиков, пытаясь получить от них желаемый прогноз. Ребята из метеослужбы понимали нас и иногда, вопреки всем синоптическим законам, при явно неблагоприятной погоде, вселяли в нас надежду на временные прояснения и прекращения снежных зарядов. Ожидания порой оправдывались, и полк час-другой летал. Отрадным было и то, что мы, сержанты, в технике пилотирования оказались на достаточно высоком уровне, смело и уверенно вели учебные воздушные бои.

Молодость, казалось, не знала усталости и перегрузок. Авторитет наш укрепился. К нам стали относиться без пренебрежения, не как к зеленым юнцам, а как к равным по умению летчикам, товарищам по оружию. Офицеры называли нас по имени или фамилии, а техники и механики не иначе, как "командир". Это уважительное обращение настолько вошло в нашу фронтовую жизнь, что сохранилось и по сей день, даже у людей, ушедших с армейской службы. Взаимопонимание летчиков и техников росло. Слаженность коллектива в работе крепла. Зарождалась настоящая боевая дружба, сила которой не раз проявилась впоследствии в жарких боях, подтверждая завет боевого братства: сам погибай, а товарища выручай.

Приближалась 25-я годовщина Красной Армии. Полк уже заканчивал свою подготовку. Летчики переучились на Ла-5, выполнили по нескольку полетов на боевое применение. Мой налет, начиная с 28 декабря, составил 19 часов 29 минут. Это немного, но и немало по тем временам для летчика, имеющего достаточный опыт на других типах машин.

Среди нас была еще одна группа сержантов, прибывшая осенью из Чугуевской авиационной школы пилотов. Я сразу обратил внимание на одного крепыша невысокого роста. С густыми, нависшими на светлые глаза бровями, парень этот больше молчал, прислушивался, а когда говорил, будто тяжелым колуном рубил поленья: речь его была отрывистой, твердой и весомой. Под кажущейся нерасторопностью угадывалась

порывистость. Весь его невозмутимо-спокойный облик как бы говорил: я знаю, зачем сюда пришел, и своего добьюсь. Это был Иван Кожедуб, будущий прославленный ас, трижды Герой Советского Союза.

Программу переучивания на новый самолет Иван освоил успешно. Но вдруг, нежданно-негаданно вынужденная посадка! Обстановка создалась драматическая: растеряйся пилот, допусти малейшую ошибку, и все - катастрофа...

А дело было так. После взлета, в момент перехода самолета в набор высоты, как только летчик поставил кран уборки и выпуска шасси в положение "шасси убрано", винт внезапно перешел на малые обороты. Скорость тут же упала, машина начала зависать. Чтобы не сорваться в штопор, Кожедуб перевел ее в пологое планирование. Это единственно грамотное решение - другое здесь невозможно идти на вынужденную посадку и производить ее не на колеса, а на фюзеляж (как говорят пилоты, на брюхо). Но куда?.. Впереди - препятствия, сугробы снега. Высота и скорость минимальны - не поманеврируешь. А земля приближается.

Во избежание лобового удара о препятствия Иван делает небольшой кренчик, затем убирает его и производит посадку прямо перед собой - по линии взлета. Ла-5, скрежеща днищем фюзеляжа, прополз по снежной целине и через несколько десятков метров остановился. Когда машину поставили на колеса, она была почти без повреждений, если не принимать во внимание неизбежность вынужденных посадок - погнутые лопасти винта.

Причину аварийной ситуации установили легко: отказал прибор, регулирующий обороты винта (в нем сломалась пружина), и тогда лопасти автоматически развернулись, винт перешел на большой шаг, обороты его упали. Такое начало полетов может вывести из душевного равновесия любого, но Кожедуб сохранил бодрый, оптимистический настрой и мужественно перенес еще одну неудачу: в первом боевом вылете - на отражение налета противника на наш аэродром и железнодорожный узел Валуйки.

Тогда гитлеровские бомбардировщики подошли к нашему аэродрому неожиданно. Вслед за сигналом, предупреждающим об их появлении, послышались отвратительный свист, завывание, затем разрывы бомб. Но это не остановило нас: летчики взлетели по одному - кто как мог - и с ходу вступили в бой. Поднялся на своем истребителе и Кожедуб. На подходе к Валуйкам он встретил девятку "юнкерсов" и, долго не размышляя, навязал им бой, но увлекся атакой и попал под вражескую очередь. Снаряды прошли за бронеспинкой сиденья - пробили верх фюзеляжа, разнесли в клочья гидробачок, повредили систему выпуска и

уборки шасси.

Иван вернулся на аэродром и сумел все-таки произвести посадку.

Мы, Амелин, Тернюк и я, доложив о полете командиру, подошли к Кожедубу. Он стоял около своего самолета и с досадой смотрел на него. Куртка на летчике не по росту, с длинными рукавами. Руки согнуты в локтях, словно в каком-то движении. Казалось, он колотил кого-то, невидимого нашим глазам, поверженного.

Алеша Амелин спросил:

- Как дела, Иван?

Тот не спеша повернулся, тяжело вздохнул, подняв насупленные брови:

- Неприятности замучили - одна за другой. Смотрите, как гад врезал.- И он показал на пробоины, зияющие в фюзеляже самолета.- Но ничего, я еще жив. Я еще встречусь с ними и рассчитаюсь за все сполна: и за вынужденную, и за Шостку за все, с чем они пришли к нам. И за это...

Короткие, энергичные движения его рук со сжатыми кулаками - напряженность человека, готового к схватке, - повторились. Немного успокоившись, Иван продолжал:

- Братцы, запомните: в бою смотри в оба! Я уже сделал этот вывод.

Кожедуб сдержал свое слово. Летчик мужал и рос в войне. Он уже был командиром эскадрильи, когда в боях за Днепр его самолет загорелся от вражеского снаряда. Пламя на плоскости росло, скольжение в сторону, обратную направлению огня, не помогало. Товарищи деловито советовали по радио своему командиру:

- Уходи за Днепр, к своим - там прыгай!

Кожедуб понимал серьезность положения: покинешь самолет - попадешь в плен, продолжишь полет - смерть от взрыва. И тогда Иван бросает машину в пике, все-таки пытаясь сбить пламя с плоскости. Секунды борьбы с огнем напряженны и томительны. Кажется, проходит целая вечность. Чего только не передумает человек, находящийся под тройным огнем: зениток с земли, самолетов противника в небе да еще пожара собственной машины...

Пламя Кожедуб все-таки сбил. Однако опасность возобновления огня не миновала. Иван вышел за Днепр и, не теряя высоты, безопасной для прыжка с парашютом, под прикрытием ведомого Василия Мухина дотянул до аэродрома.

Боевой путь Ивана Никитовича поразителен: 330 боевых вылетов, 120 воздушных боев - да еще каких! Всякое случалось - и

битым бывал, но врагу не уступал. Преимущество гитлеровцев - качественное ли, количественное - никогда не останавливало его. Под градом пуль и снарядов врезался он в боевые порядки фашистов, нарушал огневое взаимодействие и бил врага. Нелегко это давалось, не раз приходилось смотреть смерти в глаза, но мужество, мастерство, умение приносили желанную победу.

62 самолета противника - два авиационных полка - уничтожил наш однополчанин Иван Кожедуб!

Немецкие летчики имели большой опыт воздушных боев. В люфтваффе Геринга были матерые асы, на боевом счету которых числились многие десятки сбитых самолетов разных стран. В их состав входили отборные группы - такие, как эскадрилья "Удет", укомплектованная головорезами высочайшего класса. Схватка с ними не у каждого заканчивалась удачно. Ведь в бою противник так же, как и ты, стремится к победе. Но вопрос "кто кого" решают не только сила и мастерство, но и моральный дух бойца.

Как-то Иван Кожедуб возвратился с задания разгоряченный боем, возбужденный и, может быть, потому непривычно словоохотливый:

- Вот, гады, дают! Не иначе как "волки" из эскадрильи "Удет". Но мы им холку намяли - будь здоров! - Показав в сторону КП, он спросил адъютанта эскадрильи: - Как там? Ничего больше не предвидится?

Периоды кратковременного затишья сменялись каждодневными тяжелыми боями по 6-8 боевых вылетов в день. У некоторых летчиков психологическое напряжение доходило до критического: притуплялась реакция, физическая усталость сковывала маневр, терялась точность действий. После вылета такие пилоты буквально валились с ног. Но достаточно было двух-трех дней перерыва- и силы восстанавливались, интерес к небу возрастал - молодой организм требовал активного действия.

Кожедуб в период вынужденных перерывов, казалось, изнемогал от безделья больше других. Но, не полагаясь на один только опыт, силу, везение, он готовился к боям сам и тщательно готовил к ним своих летчиков. Как бы ненароком Иван заглядывал в свой "талмуд" - пухлый блокнот, испещренный одному ему понятными пометками. В нем он находил много нужного для своих деловых бесед с подчиненными.

- Правильно построенный маневр, стремительность атаки, чтобы ошеломить противника, не дать ему ни секунды на размышление, - и удар с предельно короткой дистанции! - так определял Кожедуб основу боя.

Порой кто-либо из молодых норовил подвести к советам комэска теоретические выкладки:

- Иван Никитович, а нас в школе учили...

- Правильно учили,- перебивал Иван Никитович, зная, к чему клонит новичок,- но каждый бой - это тоже школа, и цена этой науки не поддается никакому сравнению. Безопасность полета в зоне и воздушный бой с противником полярные понятия; в зоне тебе показывают, как надо делать правильно, а схватка учит, как поступать конкретно в данную секунду: атака чуть раньше - плохо, чуть позже - совсем гиблое дело. Воевать надо осмысленно, творчески. И в бою никогда не думать, что тебя могут сбить...

Не раз дружески спорили мы на тему: помогает ли в бою злость. Одни доказывали, что злость туманит голову, другие горячо утверждали обратное, а сами украдкой посматривали на комэска: что скажет он... Иван Никитович никогда не пытался давить своим авторитетом и не хитрил с однополчанами.

- Ребята, мне лично злость помогает,- откровенно делился он с нами.- А вот запальчивость, недооценка противника часто становится врагом. Надо хорошо изучить свои сильные и слабые стороны. Ведь каждый вкладывает в бой что-то свое, одному ему присущее.

Молчун Иван Кожедуб преображался до неузнаваемости, когда вопрос касался боя, полетов...

Но я возвращаюсь к февралю 43-го. Двадцать пятую годовщину Красной Армии полк провел в подготовке к перелету. В конце этого праздничного дня состоялись комсомольское и партийное собрания о задачах при перебазировании на новый аэродром. Погода стояла хорошая, и утром мы вылетели к линии фронта.

Летели эскадрильями. По пути дозаправились, а к концу дня были уже в Борисоглебске. В этом городе чувствовалось, что война близко: сюда пилоты прибывали с фронта на переформирование, получали самолеты и возвращались. Аэродром был трассовый. Здесь мы впервые встретились с таким огромным количеством боевых машин и экипажей. Свободных мест в казармах не было, и мы расквартировались в избах местных жителей. Семь человек из первой эскадрильи во главе с ее командиром Василием Игнатовым поселились у Анны Петровны Боковой.

Хозяйка наша, пожилая приветливая женщина, жила с двумя дочками Зоей и Галей и сыном Юрой. Петровна приняла нас радушно, а Виктора Гришина - как родного сына. Оказалось, что она знала его раньше: после окончания Борисоглебской летной школы он работал здесь инструктором. В быту семьи чувствовалась скудность военных лет, но гостеприимство было привычным, русским. Пока мы осваивались в чисто прибранных

комнатах, Анна Петровна расставила на столе картошку в мундире, соленую капусту, огурцы.

- Милости прошу,- приветливо пригласила она,- чем богаты, тем и рады: хлеба нет, не обессудьте. Будь он проклят, этот Гитлер... Как было хорошо зажили, так нет же, надо эту проклятую войну начать! Скорее бы уж прогнали его с нашей земли...

От ужина мы не отказались, не стали обижать хозяйку. А потом решили постоянно питаться здесь, получая в столовой положенное довольствие.

Однажды Петровна пришла с работы, а старшая дочь в слезах. Мать спрашивает:

- Что случилось?

Дочка еще громче плачет. Оказалось, хлебные карточки потеряла.

- Как же так... - растерялась наша хозяйка. - Боже мой, горе-то какое... Зоя, как же будем жить?.. Заметив нас, она застеснялась.

- Ладно, не реви. Картошка у нас есть - перебьемся как-нибудь, да и по карточкам получать-то оставалось всего недельку. Вытри слезы. В избе столько женихов, а ты плачешь.

Зоины всхлипывания утихли. Все успокоились, и Юрий Любенюк просто и буднично сказал:

- О карточках, Петровна, не кручиньтесь, обойдемся. Стол у нас, как и был, общий.

Пройдут годы, десятилетия. Война будет уже историей, но навсегда останутся в наших сердцах слезы женщины, которые не выветрит время...

Как-то вечером пошли мы с Шабановым за ужином. По дороге встретили Пантелеева и Мубаракшина. Они, посмотрев на наши эмалированные ведра и вещмешок, неожиданно предложили:

- Вот что, продовольственники, есть предложение зайти в казарму к фронтовикам. Возражений нет?

В казарме было накурено - хоть топор вешай. За одним столом, окутанным плотной пеленой табачного дыма, рубились в "козла", за другим - тоже в сизоватом облаке - просматривались полетные карты. Кто-то играл на гитаре и тихо пел: "Мне в холодной землянке тепло..."

Вдруг слышим откуда-то сверху почти забытый голос:

- Братцы... бирмчане!

Как по команде, повернув головы, мы увидели полноватого летчика в синем комбинезоне и узнали... Николая Федоровича Пушкарева. - Пантелеев! Шабанов! Мубаракшин! И ты, Евстигнеев?! Сколько же вас здесь?..

Оказывается, начальник школы сразу заметил нас. Обнимает

каждого, радуется до слез.

- Молодцы, орлы! Как же вам удалось выпорхнуть из бирмского гнезда?.. Однако пора в столовую, там и поговорим...

По дороге на ужин Николай Федорович в шутливом тоне рассказывал о себе:

- Для истребителя, братцы, я уже староват. Кабина тесна стала, но кроме летного дела ничего не признаю. Воевал под Сталинградом. Завтра с полком легких ночных бомбардировщиков снова ухожу на фронт. Самолеты у нас в полку, конечно, не "лавочкины". Повоюю на них, а в перспективе - Пе-2.

Ужин прошел за теплой, дружеской беседой, за воспоминаниями о нашей школе и закончился взаимным обещанием драться за Родину, не жалея жизни. Утром бывший начальник школы вылетел на фронт. Забегая вперед, скажу: войну он закончил в звании полковника - заместителем командира бомбардировочной дивизии.

Вскоре взяли курс на фронтовой аэродром и мы. Летели поэскадрильно, впереди каждой шел лидер - бомбардировщик Пе-2. Нашу группу должен был возглавлять командир полка Солдатенко, но из-за незначительной неисправности в самолете отстал от своих, а к нам пристроился Иван Кожедуб.

Прошло минут пятнадцать. Я заметил, что от маршрута мы уклоняемся влево и, предчувствуя неприятность, передал комэску Игнатову:

- Командир, не туда идем... Он знал об ошибке и ответил:

- Вижу. "Пешка", мы уклонились влево! С Пе-2 не ответили. Тогда Игнатов доложил командиру полка:

- Лидер заблудился, на запросы не отвечает. Разрешите идти самостоятельно.

Кожедуб, поняв, что его принимают за Солдатенко, уточнил:

- Командир прилетит позже. На его самолете я, Кожедуб.

Летчики поняли тревожную обстановку. Интервалы и дистанции в строю резко увеличились: каждый достал полетную карту и искал местонахождение.

- Приготовиться к развороту вправо. Любенюку выйти вперед к лидеру: заставить его следовать за группой! - приказал Игнатов.

Юрий вышел вперед, покачал машину с крыла на крыло, что означало: "следовать за нами"... Но лидер шел прежним курсом.

Я начал раздражаться:

- Командир, для начала трассу перед носом. Не послушается - ударим!

- Так и сделаем. Куда он нас ведет?..- возмутился и мой ведущий.

Трасса длинной очередью из пушек прошла впереди Пе-2. Бомбардировщик шарахнулся в сторону: вошел то ли в мелкий вираж, то ли в разворот. Связь с ним сразу же восстановилась, но была очень слабой, поэтому мы не без труда поняли: лидер предлагал произвести посадку в районе Бутурлиновки. Там есть линейный ориентир- узкоколейка, речушка Осередь и знаменитая дубрава - Шипов лес. Но Бутурлиновка расположена почти в самом начале маршрута, точнее - на траверсе его - с оставшимся запасом горючего не добраться, а запасных аэродромов поблизости нет. Куда же садиться? В поле? Так можно погубить тринадцать машин - первокласснейших истребителей... Комэск Игнатов вышел вперед и, покачав с крыла на крыло, дал команду:
- Всем следовать за мной. Идем на Россошь.

До этого полевого аэродрома было километров сорок, и через несколько минут мы уже находились над ним. Около ангаров стояли немецкие самолеты с отвратительными черными крестами.

Любенюк приказал:

- Евстигнеев, пройди на малой высоте, проверь годность полосы к посадке.

Я снизился, пролетел над полосой, ровной, слегка запорошенной снегом. Выпустив шасси, передал командиру:

- Сажусь. Ждите доклада.

После приземления я быстро подрулил к ангару, у которого стоял военный.

На вопрос, что за самолеты, он ответил:

- Трофейные, немецкие.

Не успел я доложить по радио, что полоса хорошая, как под углом к взлетно-посадочной полосе с выпущенным шасси начал снижаться самолет, за ним другой, третий... Это приземлялись ведомые, у которых горючее уже кончалось.

Пе-2 сел последним, и мы тотчас собрались около него, но экипаж не спешил покидать кабину. Подошел командир эскадрильи, посмотрел на нас и понял, что нашему лидеру несдобровать.

- Вот что, друзья, мы все виноваты. Нечего валить вину на него! - комэск кивнул в сторону "петлякова".

Из бомбардировщика вышел командир экипажа и сбивчиво попытался доложить о случившемся.

- Заплутался я,- сорвав с головы шлемофон, он бросил его на землю,- а тут еще радио отказало. И вот...

Бог ты мой, каков же был наш лидер! Мы сами молодые, но перед командиром стоял совсем еще мальчишка. Мягкие русые волосы его взмокли от пережитого, на глаза навернулись слезы.

Игнатов посмотрел на юного летчика и нарочито грубо сказал:

- Подними шлемофон да утри нос. Тоже мне, лидер!.. - И добавил уже мягче: - Знаешь, где мы сели?

- Теперь знаю...

- Горючего хватит на полет?

- Этого добра у меня хватит туда и обратно,- повеселел пилот.

- Тогда готовься. У нас горючего нет. На твоем самолете и полетим. Вы, Юрий Михайлович,- повернулся комэск к Любенюку,- рассредоточьте самолеты. Замаскируйте их и организуйте охрану. Завтра вернусь на По-2 с продуктами. Бортпайки расходуйте по своему усмотрению.

По-2 прилетел на четвертый день. Во второй его кабине находился механик Юрий Кулик с лампой для подогрева моторов, по бокам фюзеляжа - баллон со сжатым воздухом и замороженная туша освежеванного барана. Последнее, как выяснилось, подарок командира Пе-2, напоминание о том, как мы заблудились.

Кулик тут же сообщил:

- Бензозаправщик с горючим вышел. Командир прилетит завтра. Летчики двух эскадрилий полка уже участвуют в боях.

Последнее известие - как наказание: товарищи дерутся, а мы здесь разделываем баранью тушу. На вопрос, почему так долго не прилетал По-2, Кулик рассказал все подробности...

- Мы вылетели на следующее утро после приземления Игнатова с лидером. Но нас атаковала пара Ме-109. Дело было над лесом, высота метров пятьдесят. Фашисты торопились нас расстрелять, раза три-четыре открывали огонь, но всякий раз удавалось уйти из-под его трасс. Немцы не отставали, и тогда нам пришлось сесть на опушке леса, рядом с полем. Так "мессера" потеряли нас из виду.

Сами-то мы невредимы, но одна стойка шасси не выдержала. Повреждение незначительное, однако ремонт подручным инструментом и подготовка площадки для взлета заняли около полутора суток. После такого доморощенного ремонта на самолете с шасси, привязанным веревками и скрепленным палками, летчик все-таки взлетел.

Прошли еще сутки, и появился наш бензозаправщик, а чуть позже прибыл и командир эскадрильи.

17 марта мы благополучно приземлились на фронтовой аэродром Уразово. Долгий путь к передовой завершен. Предстояло главное - сражаться с фашистами. Это будет очень трудно. Я знал. И потому, еще не встретившись с врагом, настраивал себя на нужную волну: легких побед не бывает, война идет почти два года, конца ей не видно, готовься ко всем превратностям фронтового лихолетья.

Этот боевой настрой, без излишней переоценки сил и возможностей, но пронизанный несокрушимой верой дождаться дня Победы, я пронес до последнего своего воздушного боя.

Полк в боях

Командный пункт нашей части находился на окраине аэродрома в обычной фронтовой землянке. Встретил нас здесь заместитель командира полка по политической части майор И. Л. Мельников:

- Поздравляю вас, мои боевые друзья, с прибытием на фронт! Вы рвались к настоящему делу, и вот наконец ваше желание осуществилось. Садитесь, располагайтесь. Побеседуем с вами.

Разговор пошел о работе полка. Замполит только что прилетел из района боевых действий.

- Нагрузка на летчиков двух эскадрилий была огромной - с рассвета до темноты они находились в воздухе, дрались с противником. А превосходство его довольно ощутимо, удары бомбардировочной авиации наши наземные войска испытывают постоянно.

Шабанов, не удержавшись, спросил:

- А когда в бой, комиссар?..

- Закисать на аэродроме не придется. Ознакомитесь с районом боевых действий - и пойдете на боевое задание,- Николай Андреевич мягко улыбнулся, его озабоченные глаза посветлели: - Открыл счет сбитых фашистских стервятников лейтенант Гладких, а младший лейтенант Михаил Пахомов за эти дни уничтожил три вражеские машины! Одна - на счету Мубаракгаина.

- Да, пока мы торчали в Россоши, ребята сбивали фашистов,- огорченно подытожил Пантелеев.

- Работы хватит и вам,- пообещал замполит и продолжал: - Полку с основными силами приказано оставаться в Уразово и вести боевые действия отсюда, а перелопан команда будет находиться в Великом Бурлуке.

16 марта наши войска оставили Харьков. Горько сознавать, но должен вам сообщить, что в бою под Харьковом пал смертью храбрых командир эскадрильи лейтенант Михаил Гладких... Деритесь, ребята, так, чтобы жизнь каждого из вас дорого обходилась противнику.

Замполит дал указание ознакомиться с обстановкой, изучить расположение линии фронта и завтра быть готовыми идти в бой.

Нас взволновало сообщение Мельникова: Харьков опять оставлен.

"Да что же это такое, что за сила у врага? - думал я.- Гибель

Гладких это серьезная потеря. Он второй человек - после командира полка - с боевым опытом. Фрица на "ура", видимо, не возьмешь. Нужно еще и мастерство, умение... А что делать, если его не имеешь? Ответ один: учиться в боях, другого выхода нет".

19 марта я должен был выполнить свой первый боевой вылет. К этому времени летчики полка возвратились в Уразово, но в живых уже не было Мочалова, Пахомова, Мубаракшина...

И вот наша эскадрилья идет на первое боевое задание. Я в паре с Любенюком. И сразу же такая неприятность: не убирается шасси!

Игнатов запрашивает по радио:

- Кто не убрал шасси? Докладываю, что это на моей машине. Командир эскадрильи приказывает:

- Идите на точку.

Но возвращаться мне очень не хочется...

- Разрешите идти с выпущенным? В моих наушниках металлический треск и гневный приказ командира:

- Евстигнеев, немедленно домой! Упавшим голосом докладываю:

- Вас понял... Выполняю...

Я знаю, что Игнатов прав, что лететь с выпущенной стойкой шасси нельзя: чуть побольше скорость - и ее щиток сорвет встречным потоком воздуха... А скорость будет высокой, если даже и не произойдет встречи с истребителями или бомбардировщиками противника.

"Это же надо, - думаю я удрученно, - первый боевой вылет, и такое невезение..." После посадки сразу же бегу на КП полка:

- Товарищ командир, машина неисправна. Дайте какую-нибудь. Я догоню группу!

- Успокойтесь, Евстигнеев. Эскадрилью вы уже не догоните. Понимаю ваше состояние и приветствую желание быть с товарищами там,- Солдатенко неопределенно махнул рукой на запад и вверх.- А сейчас идите и займитесь вместе с механиком устранением неисправности на самолете.

- Товарищ командир, там же эскадрилья...

- Она справится с задачей,- не дослушал меня командир.- Выполняйте приказание. О результатах работы доложите мне.

Техники уже поставили машину на козелки - она приподнята так, что колеса шасси не касаются земли. Я сажусь в кабину, запускаю мотор, ставлю кран на уборку - стойка не убирается. Техники находят неисправность, и Ла-5 после дозаправки горючим готов к полету. Я снова бегу на КП и прошу разрешения на вылет, чтобы проверить работу механизма шасси в воздухе.

Командир полка внимательно посмотрел на меня:

- Как только эскадрилья вернется с задания, выполните полет по кругу. И следите за воздухом: в районе аэродрома часто появляются "сто девятые", гляди, чтоб не склевали: на новичков у них глаз особенно наметанный...

Группа вернулась без потерь. Встречи с противником не произошло. Но ребята возбуждены, в приподнятом настроении, с блестящими от восторга глазами впечатлениям и рассказам нет конца.

Мне было тоскливо. Пусть мои товарищи и не вели воздушный бой, но это же первое боевое задание, где все могло быть, все могло случиться...

Бирмчане - Пантелеев и Шабанов,- стараясь успокоить меня, говорят, что ничего особенного они не видели - простой, обыденный полет. Но я ожесточен на неудачу и безутешен.

Странная это штука - самолюбие. Оно чаще всего ослепляет наш разум, но иногда и помогает совершить невозможное. Помню, я в детстве поспорил, что переплыву озеро, расположенное недалеко от нашей деревни. Озеро - не река: что ширина, что длина - почти одинаковы. И что же? Поплыл и чуть было не утонул: выбился из сил, а позвать на помощь стыдно - вот это самое самолюбие мешало. Спасло меня просто чудо - в бессознательном состоянии выбрался на мелководье.

Наверное, тогда, в детстве, я интуитивно понял: для достижения цели можно рисковать жизнью, но рисковать данным словом - невозможно, его надо уметь сдержать...

Часа через два наше звено снова в воздухе. Летим на разведку войск противника в район Харькова. Любенюк и я наблюдаем за землей, Гривков с Шабановым - за воздухом. Высота небольшая - 800-1000 метров, большая и не нужна.

Под нами железная дорога, что идет от Купянска на Белгород. Переход линии фронта обозначается разрывами зенитных снарядов - они как огромные шапки из синевато-черного дыма: спереди, сзади, в просвете между пашей и гривковской парой.

Ого, думаю, вот так "мертвая полоса". Одно дело - на карте, а другое - в воздухе... Интересно и жутковато от такой встречи.

Любенюк выполняет противозенитный маневр - то снижается, то набирает высоту, не меняя общего направления полета: делает отвороты, то увеличивая, то уменьшая скорость. Я держусь метрах в пятидесяти от ведущего, чтобы удобнее было маневрировать и следить за землей.

Он изредка смотрит на меня, одобрительно кивая головой, и передает по радио:

- Правильно. Так держать. Следи за землей.

В направлении Белгорода я вижу большое скопление фашистских войск на дороге. С высоты кажется, что вся эта бесконечная лента людей остановилась в раздумье: двигаться дальше или стоять на месте.

Но нет, она движется, эта зеленоватая лента, ползет... Пытаюсь сосчитать количество квадратных коробочек - танков, чуть подлиннее и поуже коробочки-автомашины, а коробочки с хоботками - артиллерия. Между этими, словно игрушечными, машинками - люди, маленькие, серые-серые. И только трава да деревья ярко-зеленые, праздничные. Это веселый наряд весны. Ей нет дела до войны: пришла пора - она наряжается, сначала во все зеленое, блестящее от дождя, потом надевает поверх белую накидку - фату.

Не получается у меня что-то с подсчетом вражеской техники... Странно, но нас никто не атакует, не обстреливает. II мне уже не верится, что это мой первый боевой вылет. Я знаю, наша задача - не уничтожение живой силы и техники, не воздушный бой, наша цель - разведка. Однако ведь разведали... И я запрашиваю Любенюка:

- Командир, может, напомним немцу, кто мы и зачем здесь появились?

- Кто мы, они знают. А зачем - знать не должны.

- Понятно. Но что за вылет без огня?..- настаиваю я.

- Нет дыма без огня,- слышится в наушниках убежденный голос,- а он нам сейчас во вред...

Эх, как хотелось схватиться с врагом! Но мы разворачиваемся на сто восемьдесят градусов - и домой. И пока на компасе моего самолета стрелка плавно ходит по шкале с курсом на восток - вплоть до самого аэродрома, - меня не покидает чувство неудовлетворенности и стыда: воздушный боец возвращается с полным боевым комплектом...

На земле начальник штаба полка, внимательно выслушав доклад Любенюка, отмечает на карте данные разведки, заслушивает каждого летчика отдельно, затем собирает всех вместе и начинает сопоставлять данные. Чувствуется, результатами разведки он недоволен. Отрывисто и резко звучит подведение итогов:

- Нет района сосредоточения войск; по движению колонн нет времени; нет точного места нахождения головы и хвоста колонны в момент обнаружения... Произвести доразведку. Думаю - парой...

Мы с удивлением смотрели на начальника штаба, и, когда он отъехал, я не удержался от "комментария":

- Ничего себе! На всю карту наковыряли данных, а он - "произвести доразведку": время - хвост - голова... Любенюк

пояснил:

- По длине колонны он определяет, что за подразделение движется: рота, батальон или полк, а по времени рассчитывает, где их надо ожидать. Так, по району сосредоточения можно судить о силе врага.

Вот так, оказывается. Маху мы дали! Наматывай на ус, Евстигнеевой не возмущайся!..

- Что скажешь о зенитках противника? - прервал мои размышления Любенюк.

- Скажу одно: бьют артельно. По высоте - точно, а попасть не могут. Страшновато, конечно, лететь среди разрывов и видеть, как они по тебе лупят. Но мне кажется, что видеть лучше: по разрывам можно предугадать дальнейшие намерения противника в стрельбе и соответственно применить какой-либо маневр.

- Откровенно и разумно толкуешь. А сейчас,- сказал командир, обращаясь к летчикам звена,- проверьте готовность машин и немного отдохните. Вылет, полагаю, не минует нас, и в нем, может быть, придется драться, а вы устали.

Через несколько минут Любенюк пришел с КП:

- Летим парой, Кирилл. Я слежу за землей, а ты - за воздухом. При встрече с противником в бой не ввязываться! Наша задача - вернуться с разведданными. Полет по тому же маршруту. Скорость повышенная. Парой легче увильнуть от зенитного огня, уйти из-под атаки противника.

И вот под нами уже знакомые места. Противник на дорогах стелется сплошной лентой. Уточняем места расположения вражеских войск. В воздухе по-прежнему никого нет, но я беспрестанно кручу головой: а вдруг фашисты вот-вот появятся - внезапность атаки губительна.

Где-то вдали блеснули на солнце точки самолетов - наших ли, немецких, не знаю, я их больше не обнаружил, сколько ни всматривался.

И мне впервые пришла в голову немудреная мысль: а ведь привыкнешь к войне, как привыкаешь ко всему жестокому, но необходимому - вот и тяжелое нервное напряжение первого вылета исчезло...

Мы подходим к своему аэродрому, слышу голос ведущего:

- Порядок. Упрека не будет.

Яков Евсеевич, начштаба, выслушав наш доклад, повеселел:

- Молодцы! Добыли то, что требовалось. И даже больше. Но имейте в виду... Это самое... Чтоб полет с до-разведкой был у нас последним. Отдыхайте!

Так буднично и просто закончился мой первый боевой летный день 19 марта 1943 года.

А поздно вечером, уже лежа в постелях, мы горячо и страстно спорили о воздушных боях, как будто у каждого из нас их было по меньшей мере за сотню.

В период этого относительного фронтового затишья и начались взаимные удары авиации по объектам, расположенным

далеко от переднего края. Задачей полка стали полеты на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, на разведку войск противника, на перехват вражеских самолетов и отражение их настойчивых налетов на железнодорожный узел и город Валуйки, что неподалеку от нашего аэродрома. Именно туда приходили войска и техника для фронта. Противник знал, где мы базируемся, и при налетах на Валуйки никогда не забывал выделить из 80-90 бомбардировщиков два-три десятка для бомбежки Уразова, чтобы предотвратить вылет истребителей полка наперехват.

Первые группы фашистской авиации, как правило, бомбили наш аэродром. Но дежурившие летчики почти всегда успевали подняться до удара, к ним присоединялись истребители других частей.

Помню, в конце марта двенадцать летчиков из нашей и шесть из третьей эскадрильи сидели в кабинах своих самолетов в готовности номер один, ожидая сигнала на вылет, для сопровождения бомбардировщиков. Прошло полчаса "петляковых" нет. И вдруг - ракета! Но в воздухе, оказывается, самолеты врага. Дежурное звено поднимается, а в этот момент в другой стороне летного поля, на месте, где только что стояла эта четверка, взрыв бомб потрясает аэродром. Там все в дыму и пыли...

Командир нашей эскадрильи взлетает прямо со стоянки поперек старта, за ним - Любенюк, я и остальные. Кому как удалось подняться - не видел: взлетали, кто как мог.

В воздухе вижу одного ведущего: он с неубранным шасси набирает высоту.

Передаю по радио:

- Командир, убери "ноги".

Любенюк энергично делает левый разворот и идет в обратном направлении. Высота - 2500, впереди - бомбардировщики. Они направляются к линии фронта. Это, видимо, те, что только что отбомбились на нашем аэродроме. Ведущий - в погоню, я - за ним. Даю полный газ, но отстаю по-прежнему. А противник со снижением удирает па запад.

Осматриваюсь и вижу: сзади метров на 500 выше моего "лавочкина" попутным курсом летит девятка "юнкерсов". Меня словно кипятком ошпарило - вот это да!

Сдержанно передаю Любенюку:

- Командир, мы их не догоним. Разворачивайся на сто восемьдесят - рядом со мной "юнкерсы".

Он меня не слышит. И я решаю вступить в бой, хотя одному это гораздо сложнее, чем парой. Сейчас, думаю, главное - не оробеть, вести круговую осмотрительность и все внимание - на

противника. И - смелее, смелее вперед! подбадриваю сам себя.

Вот я уже на одной высоте с "юнкерсами". Истребителей прикрытия у них нет. Стрелки открыли по моему самолету яростный огонь, но их трассы, словно шнуры серовато-голубого цвета, проходят выше и в стороне, значит, враги занервничали и бьют заградительными очередями прежде времени, видимо рассчитывая запугать меня. Итак, медлить нельзя, нужно атаковать, и как можно быстрее: нападать на противника из того положения, в каком оказался ты в данную минуту.

Бомбардировщики идут плотным строем, как на параде. Конечно, один русский ястребок - небольшая сила, да и бортовое оружие у фашистов довольно мощное!

Сейчас "юнкерсы" представляют собой одну крупную цель. И я решил вести огонь по всей группе: длинная очередь - и может быть поражено несколько самолетов.

Стрелки продолжают огонь по моему самолету. Все внимание - на противника, слежу за ним через прицел и со 150 метров сам начинаю стрелять: очередь из пушек проходит по всей цели. Прекращаю атаку, оказываюсь позади группы и вижу: все они как летели, так и продолжают лететь - ни один не пошел к земле, как я надеялся в начале боя. Так не годится!

Ухожу вниз и оттуда с небольшим углом набора высоты открываю огонь... метров с 70. Снаряды ложатся в цель. Подо мной, сбоку, внизу летят куски дюрали. Один "юнкере" горит! От его левого мотора тянется длинный шлейф черного дыма! Надо добить! Он идет со снижением, горит, но надо, чтобы взорвался или развалился на куски... Бортстрелки с "юнкерсов" неистовствуют со всех сторон ко мне тянутся нити трасс.

Расстояние метров сто... Еще ближе; ближе... Самое время открывать огонь. Но впереди моей машины трасса снарядов. Гляжу, сверху на меня сваливается четверка "мессеров". Ускользаю от атаки резким броском машины под фашистский Ме-109, а потом набираю высоту. Вторая пара гитлеровцев оказывается под носом моего ястребка, и с предельно короткой дистанции я даю длинную очередь и резко отворачиваю в сторону, чтобы не столкнуться с плоскостью, отвалившейся от сбитого самолета.

Хочу взглянуть на него, а уже ведущий четверки идет на меня в атаку. Вызов принимаю. Расходимся на встречных курсах. Ме-109 метров на 400-500 выше меня. Второй и третий истребители противника в полукилометре от ведущего. Видимо, ждут моей ошибки - момента, когда я подставлю им машину под удар.

А пока повторяется схождение на встречных курсах. Но

разность в высоте сократилась, вместе с ней и преимущество гитлеровца, хотя противник по-прежнему с превышением надо мной, ему удобнее атаковать и вести огонь. Я такой возможности не имею: у меня после набора высоты горкой нет скорости, а раз так - нет и смысла думать об атаке. Снова разворачиваюсь и пытаюсь добраться до истребителя противника снизу - в хвост, а ему, наверное, пора возвращаться на базу. Он все чаще уклоняется в сторону своей территории и одновременно затягивает меня на высоту, где "лавочкин" заметно уступает "мессершмитту".

Бой длится уже минут двадцать. Горючее и боеприпасы на исходе. Надо срочно прекращать эту бесполезную и опасную теперь схватку. Но как это сделать? Выполнив боевой разворот в сторону своей территории, я пикированием, на огромной скорости выхожу из этого сложного боя, оставившего неприятный осадок".

Напряжение спадает, появляется возбуждение и тревога - где командир, что с ним? Все ли взлетели и что там, на аэродроме?

Несколько минут полета в одиночестве - и замечаю "лавочкина" с неубранной "ногой". Рад необычайно: нас теперь двое! Подлетаю ближе, узнаю младшего лейтенанта Аладина. Улыбающийся, довольный, он пристраивается ко мне. А вот и наша точка. На южной стороне люди, автомашины: это аэродромная служба засыпает воронки от бомб.

По радио слышен голос командира полка:

- Посадку разрешаю. На рулении будьте внимательны. Следите за воронками.

Выбравшись из кабины, я снимаю шлемофон и чувствую, что мокрый, как будто из парной бани; от меня даже валит пар.

Механик самолета старший сержант Шота Яковлевич Тавдидишвилп спрашивает:

- Как летали, как работала матчасть? За меня ответил подошедший Любенюк:

- Гляди, как упарился!

Он весело смеется, видя, что я живой и невредимый.

- Рассказывай, пропавший, где был, что творил? Я доложил ему все, начиная со взлета и кончая посадкой.

- Из полета пока не вернулся Шабанов,- не скрывая огорчения, сказал командир звена.- Где он, что с ним, ума не приложу... У лейтенанта Пузя во время атаки девятки "юнкерсов" отказали пушки. Старый шкраб решил таранить фашиста, а стрелки, не будь дураками, не подпустив его близко к "юнкерсу", подожгли машину. Пришлось выпрыгнуть с парашютом. У него обожжено лицо, положили в санчасть...

На КП Солдатенко выслушал мой рапорт, побранил, что ушел драться один, но поблагодарил за успех:

- Спасибо, молодец! Укажите на карте начштаба район вашего боя с "юнкерсами" и место падения "мессершмитта". Туда сейчас вылетит У-2. Беда-то у нас с вами старая - неорганизованность, торопливое вступление в бой, да и ведете вы его поодиночке,- сетовал мне командир полка.

Вскоре на попутной машине вернулся Шабанов. Положив перед собой парашют, подал командиру эскадрильи бумажку:

- Парашют и расписка - это все, что осталось от "лавочкина"...

А вот что произошло с ним: не успел Михаил после взлета набрать нужную высоту, как увидел перед собой группу "юнкерсов". Оглянулся, а рядом - ни одного своего самолета. Правда, не было и вражеских истребителей, и решил тогда Шабанов подойти к бомбардировщикам снизу.

Но тут откуда ни возьмись на него пошли в атаку две пары Ме-109. Михаилу уже не до "юнкерсов" - не заметил даже, как затянули его истребители врага за линию фронта. Сумел все-таки оторваться, но горючее кончилось. Перелетев немецкие позиции, он плюхнулся на землю. Хорошо еще, что успел выскочить из самолета- вражеская артиллерия тут же подожгла машину. Пехотный командир, написав справку, что истребитель сгорел, приказал проводить Шабанова до места, откуда тот мог на попутной машине добраться до аэродрома. Во всех наших невзгодах была еще одна досадная и пока что неустранимая деталь - сигналы с постов воздушного наблюдения, оповещения и связи (служба ВНОС) о проходе самолетов противника на нашу территорию доходили до нас слишком поздно, а радиолокаторов авиация в ту пору, как известно, еще не имела. Смелость, конечно, берет города. Примеров тому в истории много, но в ту тяжелую для нас пору нам не хватало многих верных союзников: летного мастерства, боевого опыта, надежной работы наземных служб.

Неудачи помнятся долго, они более памятны, чем победы. К успехам привыкают, их считают само собой разумеющимися, а каждый промах - это невидимый рубец на сердце. И Шабанов переживал горечь поражения, сокрушенно разводил руками, словно не понимая, как могло случиться, что его, русского парня, одолел какой-то чужеземец, коварный и жестокий. Мы, как могли, успокаивали Михаила.

А за стенами нашей землянки вступала в свои права весна. Безмерно уставшие, возбужденные схватками с врагом, только в короткие минуты перед сном или после очередного вылета мы уносились на крыльях мечты в родные края, видели близких

сердцу людей, мысленно говорили им простые, ласковые слова...

У всех кто-то был на передовой: брат, отец, сын, сестра. И только один-единственный человек - мать - наедине со своими мыслями и слезами видит бескрайние поля и зазеленевшие перелески глазами скорби и надежды. Ведь на этих просторах - в снегах ли, в разливе цветущих трав - ее сын, солдат, ее гордость, ее печаль и боль...

И мать сердцем своим, огромным и бескрайним, как наша русская земля, чувствует и не хочет верить, что тысячи и тысячи юных жизней обрывают свой полет на полуслове, на полувздохе... Но мать знает и то, что это- не только жертва во имя Родины, это - солдатская доблесть и солдатская честь.

Вылеты полка на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков, наносящих удары по войскам противника, продолжались. Но фашисты нас тоже не забывали. Так, 12 апреля они вновь напомнили о себе по-разбойничьи коварно и беспощадно.

Погода была как по заказу: солнце сияло весело и приветливо, легкая дымка быстро прогрелась и превратилась в реденькие кучевые облака, тающие на глазах.

После полудня вторая эскадрилья ушла с "илами" на задание, третья дежурила на аэродроме, а наша готовилась к очередному вылету. Мой самолет, от которого только что отъехал бензозаправщик, стоял на открытой стоянке. Шота Тавдидишвили, открыв капот, забрался на центроплан и что-то начал проверять в моторе, а я рассматривал пулевую пробоину в фюзеляже.

Неожиданно послышался отвратительный, с нарастающим завыванием свист и вой падающих бомб. Мы с Шотой замерли на месте, пытаясь определить направление удара. Взрыв неимоверной силы раздался на юго-западной окраине аэродрома. И я увидел в синеве весеннего неба девятки фашистских самолетов! Они подошли к нашему аэродрому со стороны солнца бесшумно, как планеры, спускаясь с огромной высоты при работе мотора на малых оборотах.

Не успели мы еще сообразить, что предпринять, как вблизи прогремел взрыв второй серии бомб! Самолет мой вздохнул: это осколки авиабомб ударили по мотору. Механика Шоту как ветром сдуло - он скатился по плоскости на землю, и мне показалось даже, что он убит.

Подбежав к нему, я потряс Шоту за плечи:

- Ты жив, ранен?

- Живой! - прокричал он.- Воздушной волной сбило!

Мы бросились в большую щель. На бегу я поднял воротник

куртки, закрыв им шею и лицо, будто от холодного ветра, а сам все следил глазами за самолетами и бомбами, падающими вниз.

Снова свист и завывание...

- Ложись, Шота!

Он послушно ложится, я падаю рядом, вжимаюсь в землю всем телом, напрягаю мускулы. И так хочется в эти секунды, чтобы земля прогнулась хоть на полметра и закрыла тебя от этого кошмара.

Ударной волной меня и Шоту отрывает от земли, приподнимает на мгновенье кажется, что мы зависаем в воздухе, а потом какая-то необоримая сила снова бросает нас вниз. Словно неведомый великан взвесил нас на своих ладонях и бросил назад, на землю, с коротким выдохом шепнув: "Вот та-а-а-к!.." Одолевает приступ смеха - такое при сильном волнении со мной уже случалось. Шота со страхом и удивлением, выпучив свои черные восточные глаза, глядит на меня, как бы не узнавая.

- Командир! - кричит он во все горло. - Ти что, совсэм спятил?

- Нет, Шота. Я смеюсь, как мы приземлились...

- Ест над чэм смэяться. Быстрее надо в щель! - с грузинским акцентом, волнуясь, возмущается он.

Щека его нервно подергивается, лицо покрыто желтоватой бледностью. С моим механиком всегда так: спокоен парень - говорит на чистейшем русском языке, взволнован - мешает русский с грузинским.

Еще три раза падали мы на землю под свист и завывание бомб. Но до щели так и не добрались.

В том налете на наш аэродром участвовало пять девяток бомбардировщиков "юнкерсов" и "хейнкелей". Они шли волна за волной под охраной трех десятков истребителей и сбрасывали бомбы среднего и крупного калибра залпом. Каждая группа делала это в момент подхода к границе аэродрома. Поэтому взрывы были в основном на юго-западной окраине, и только несколько штук упало в расположении стоянок нашей эскадрильи. Освободившись от груза, самолеты врага поспешно уходили на запад.

- Взрывам, казалось, не будет конца. Но вот появились "яки" (они пришли с соседних аэродромов), и завязалась схватка. С ударом последней группы противника этот жесточайший налет закончился.

Мы с Шотой бежим па стоянку: наш самолет вроде цел. Я сразу же лезу в кабину за парашютом:

- Быстрее готовь машину к вылету. Догнать надо этих паразитов! Нельзя прощать такое!

Механик вскочил на центроплан, пытаясь закрыть капоты

мотора, а сам ругается на чем свет стоит.

- Что там, Шота? - предчувствуя неладное, обеспокоенно спрашиваю я механика.

- Вилизай, командыр! Билета нэ будэт... Цилындра повреждена,- удрученно отвечает механик.

Делать нечего - вылезаю. Оказалось, головка верхнего цилиндра разбита осколком бомбы. Вот и результат пренебрежительного отношения к укрытиям...

Размеры нашего аэродрома позволяют производить взлет прямо со стоянок, что повышает боевую готовность базирующихся частей и обеспечивает своевременный подъем самолетов в воздух в случае атаки авиации противника. Большое количество боевых машин, рассредоточенных и расположенных в укрытиях на стоянках - по краям аэродрома, - внушали веру в неодолимость нашей силы. На аэродроме кроме двух полков нашей дивизии стояли еще один истребительный, летавший на "яках", и штурмовой. Все это настраивало нас на пренебрежительное отношение к укрытиям для самолетов и глубоким щелям для личного состава.

- Мы прибыли сюда не отсиживаться, а бить врага! - с пафосом заявлял один наш бравый и довольно храбрый командир.

Доверчивыми, восторженными глазами смотрели мы на него. Кто вслух, а кто и мысленно поддакивал: "Да, да, так оно и есть!.."

К нашему "лавочкину" какой-то неестественной окостеневшей походкой подошел старший техник эскадрильи Алексей Симонов. Я подумал даже, что он ранен или контужен. Нагнувшись к Шоте, Симонов что-то говорил ему, а у самого слезы на глазах. Почувствовав недоброе, я приблизился к ним и вопросительно посмотрел на Алексея.

Он, не глядя на меня, сквозь зубы выдавил:

- Кирилл, командира полка убило...

Я не могу уловить смысла этого страшного слова: "Что значит "убило"?.. Солдатенко... мертв, его нет?"

Мы все трое молчим. Первое время нет сил что-либо произнести, потом словно про себя повторяю:

- Солдатенко?.. Не может быть!..

Не хотелось верить. Бывает такое: знаешь, что человек говорит правду, а сам ищешь успокоения: может, все-таки это ошибка?

...Командир полка в этот день был ответственным за обеспечение безопасности аэродрома от налета авиации противника. Когда появились фашистские самолеты, Солдатенко находился около столовой. Он знал, что в таких случаях сигнал

на вылет дежурного звена будет подан п без него, но почему-то бросился к дежурным машинам, крича на бегу:

- Ложись!

Командир третьей эскадрильи В. Гавриш и штурман полка С. Подорожный упали. Через несколько секунд они увидели перед бегущим командиром смерч огня с выброшенным от взрыва грунтом. Если бы командир полка выполнил собственную команду, то остался бы жив, как и те, кто бежал рядом.

Летчики дежурного звена узнали в бегущем Солдатенко и запустили моторы. Запуск совпал с сигнальными ракетами на вылет, взрывами бомб, ударной волной; подниматься в воздух было уже поздно, неразумно. При этом налете тяжело ранило комиссара полка Н. А. Мельникова, шесть человек из технического состава получили легкие ранения. Таких больших потерь часть не переживала на протяжении почти двух лет войны.

Полк принял Сергей Иванович Подорожный, исполнять обязанности заместителя командира полка по политической части назначили парторга Н. Беляева.

И вот еще не засыпали воронки от авиабомб, а мы через три часа после налета - в воздухе. Идем вместе с "илами" на штурмовку войск противника.

Повел нас новый командир. Он с четверкой - справа и выше "горбатых", наша четверка, ударная, - левее, а третья - на флангах. Линию фронта пролетаем чуть южнее Белгорода. Вблизи Томаровки и Борисовки - море зенитного огня: дым от разрывов снарядов закрывает горизонт, просветов между ними нет.

"Вот это дело... Но как все-таки пройти завесу огня?" - тревожные мысли непрошеным страхом вползают в душу... Однако мы прорываемся и выходим на цель Бомбы, реактивные снаряды обрушиваются на врага: на земле взрывы, огонь, дым; пыль, поднятая "илами", неподвижно висит серыми столбами.

Штурмовики перестраиваются и, замкнув круг, поливают цели пулеметно-пушечным огнем. Мы зорко следим за воздухом, не оставляя без внимания и работу наших товарищей внизу, почти у самой земли.

Сейчас должны появиться фашистские истребители; они, наверное, уже вызваны с переднего края. Слишком велик у немцев страх перед "летающими танками" нашими штурмовиками.

Голос командира группы штурмовиков прерывает мои мысли:

- "Горбатые", не растягивайтесь!

И вот появляется шестерка "мессершмиттов".

Подорожный сразу же командует:

- Справа "мессеры". Четверка, держитесь "горбатых"! Юра,

приготовиться к бою! Отойди чуть в сторону, пусть "худые" подойдут поближе.

"Сто девятые" бросились к штурмовикам. Но слишком рискованно заходили они в хвост к "илам", поэтому оказались между двумя четверками - командира и Любенюка.

- За батю - в атаку! - гремит голос Подорожного.

Немцы видят, что попали в клещи, и бросаются вверх, в сторону четверки командира. Наша группа, опережая ее, сближается с "мессерами". Короткая схватка - и противник, потеряв два самолета, выходит из боя. Такой была первая расплата за гибель Игнатия Солдатенко...

Между тем противник затевал что-то крупное: подтягивал войска в район Белгорода, увеличивал количество самолетов на аэродромах. И нашему полку наряду с другими задачами приходилось прикрывать войска на поло боя, барражировать над железнодорожной станцией Валуйки.

Напряжение огромное: выходы на задания чередуются с дежурствами на аэродроме. Летчики с рассвета до темноты в самолетах. Механики и техники или в ожидании машин с задания, или готовят их в очередной полет. Они едва успевают заправить наши истребители горючим, боеприпасами и провести послеполетный осмотр.

Самолет еще сруливает с посадочной полосы, а механик уже бежит навстречу, лицо его озабоченно и одновременно светится радостью: жив командир, цел, а может, и невредим его верный и надежный товарищ - боевая машина.

Когда наступает весенний вечер и мы, уставшие от перегрузок, ложимся спать, технический состав буквально ночь напролет делает все возможное и невозможное для поддержания боевых машин в полной готовности к сражениям в воздухе.

И так каждый вылет - день за днем, месяц за месяцем. А из них складываются тяжелейшие годы войны.

...Полк перелетает ближе к Курску. Наш новый аэродром - обычное поле на окраине небольшой деревушки. У оврага, заросшего кустарником и небольшими деревьями,- вместительных размеров землянка. Перед ней - летное поле, с юга на север - глубокий овраг и насыпь железной дороги, а на восток, вдоль южной границы рабочей полосы,- лесопосадка.

Дня через три-четыре после перебазирования командир эскадрильи А. Гомолко получил приказ блокировать аэродром врага в Харькове. Такой задачи нашему полку решать еще не приходилось. Но цель ясна - не дать немецким самолетам подняться с аэродрома, вскрыть расположение зенитных точек и огнем своих пушек подавить их. Если появятся истребители

противника - связать боем, не забывая о выполнении основной задачи.

Перед вылетом комэск сказал:

- Пойдем четверкой. Со мной - Евстигнеев, с Гривковым - Шабанов. Высота полета 1500-1800 метров, над Харьковом снижаемся до высоты 1200. Над аэродромом будем находиться минут семь, до прихода наших бомбардировщиков. Ни одна вражеская машина не должна подняться в воздух - взлетающие самолеты уничтожать. Огонь вести наверняка - с коротких дистанций. На зенитки не набрасывайтесь - сил у нас мало, будем маневрировать. Если потребуется, дам команду. Бой с истребителями вести не на жизнь, а на смерть. Запас горючего у нас на пределе...

Мы в воздухе. Если совсем недавно летали в район Белгорода с юго-востока, отмечаю про себя, то теперь, перелетев к Курску, проходим эти места с севера.

Вот и Харьковский аэродром. Утренняя дымка закрыла горизонт, и совсем не видно черты, разделяющей землю и небо. Но все наземные объекты просматриваются хорошо, а для нас главное - вертикальная видимость: стоянки, что по краям летного поля, буквально забиты "юнкерсами" и "хейнкелями".

Наша четверка стала в круг над аэродромом. Обстановка - прямо по поговорке, что бытует в народе: тишь и гладь да божья благодать. Ни тебе зенитного огня, ни фашистских истребителей... Видно, как около самолетов копошатся люди, снуют по стоянке автомашины. Враг, наверное, не ждал нашего появления.

Но не прошло и минуты, как из двух точек, что по краям аэродрома, потянулись вверх трассы зенитного огня.

Гомолко передал по радио:

- Пикируем. Будьте внимательны.

Наше звено почти отвесно пошло на одну зенитную точку. Короткий залп из всех пушек - и огонь батареи прекращен. Выходим из пикирования, а чуть выше и впереди нас две пары Ме-109.

Завязалась короткая схватка. Но, видно, "сто девятые" оказались над аэродромом случайно: бой ведут осторожно, будто нехотя, и вскоре удирают.

Мы их не преследуем, а действуем точно по заданию - блокируем аэродром. И вот минут через пять-шесть из утренней дымки появляются контуры наших бомбардировщиков. Они идут группа за группой, волна за волной: впереди "петляковы", за ними - "ильюшины".

С появлением армады наших самолетов мы, облегченно

вздохнув, отошли в сторону от курса их полета, чтобы случайно не попасть под свои же бомбы. После атаки первых групп бомбардировщиков аэродром окутался дымом пожаров. Ни один самолет противника не поднялся в воздух. И получилось так, что пережитое нами во время налета фашистской авиации, в день гибели нашего командира полка, повторилось сейчас в стане врага. Было радостно сознавать, что это очень ответственное задание командования мы выполнили четко, слаженно и без потерь.

Пристроившись к ведущей девятке "петляковых", мы без приключений вернулись на свой аэродром.

Первым, кого я увидел после приземления, был мой механик Шота. Рядом с ним стоял с поникшей головой заметно осунувшийся старший инженер полка Е. Л. Фраинт. Вижу, мои друзья хотят что-то высказать, но именно это "что-то" мешает откровенному разговору.

Наконец я не выдержал молчания:

- Шота, что нового?

Он подошел ко мне, зачем-то полез в карман комбинезона, порылся там ничего не нашел, потом, страдальческими глазами глянув на инженера, в сердцах попросил:

- Говорите вы, товарищ старший инженер! Я, когда волнуюсь, плохо объясняю по-русски. Чуя недоброе, я вскипел:

- Говори, Шота, не юли... Пойму с полуслова! Фраинт, переминаясь с ноги на ногу, начал издалека:

- Все мы в полку, Кирилл, знаем, как близок тебе Пантелеев. Он, Шабанов да ты - неразлучная троица... Молнией пронзила мысль:

- С Пантелеевым что-то случилось?..

- Что, командир, бивает хуже смэрти! - простодушно воскликнул Шота.

Инженер задумчиво посмотрел на механика, потом на меня и отвернулся.

- Пантелеев из-за неисправности мотора прекратил взлет и зарулил на стоянку. Техники проверили работу мотора на всех режимах - ревел как зверь... Летчик снова на старте. Но при повторном взлете та же история: в момент подъема хвоста мотор начал давать перебои. Пантелеев опять заруливает на стоянку. Самолет поставили на "козелки", приподняли в положение, при котором мотор барахлит,- горизонтальное, взлетное: двигатель работает безукоризненно на всех режимах.

Что оставалось делать летчику? Он предпринимает третью попытку взлететь несмотря на перебои в работе мотора продолжает разбег и, не набрав нужной скорости для отрыва

самолета от земли, врезается в кручу оврага...

Гибель Пантелеева будет вечным укором моей совести. Я не сумел вмешаться, а должен был...

- Должен был, должен был,- машинально повторил я,- кому, что?..

Инженер осунулся за эти сутки, сник, поблек. Даже походка стала тяжелой, старческой. Вот он идет от самолета к самолету, кому-то что-то говорит, объясняет, а думает об одном и том же.

Невыразимо жаль друга! Тяжелая, невосполнимая для меня потеря, но как по-человечески горько глядеть на живого и невредимого инженера полка...

Вскоре к нам в полк прилетел командир 4-го истребительного авиационного корпуса И. Д. Подгорный. Высокий, стройный, элегантный, в безупречно выглаженной генеральской форме, он четко подошел к строю, принял рапорт командира части, поприветствовав летчиков и техников, посмотрел в небо и сказал:

- Тишина и спокойствие над вами! Но знайте: не противник жалует эту благодать. После разгрома фашистской авиации на аэродромах ему не до вас: немцы зализывают раны. Сколько потребуется для этого времени - гадать не станем. Сейчас будем награждать товарищей, принявших участие в этой операции.

Подгорный вручил орден Отечественной войны Гомолко, Гривкову, Шабанову и автору этих строк.

Уже в неофициальной беседе генерал рассказал нам, что в момент атаки Харьковского аэродрома там находилось около шестидесяти самолетов и больше половины было уничтожено. Одновременно воздушная армия нанесла удары по многим другим аэродромам противника.

На мой взгляд, наша четверка в том вылете ничего особенного не сделала, и при награждении орденами, видимо, учитывались наши боевые действия за прошедшие недели: я, например, имел на счету восемнадцать боевых вылетов, несколько воздушных боев и сбил три самолета. Да и товарищи ничуть не отставали.

Когда нас поздравляли с наградами, я чувствовал себя немного неловко, ведь к боевым отличиям каждый относится по-разному. Как и многие, я жил сегодняшним днем и получение ордена расценил как запрет на неудачное выполнение будущих заданий командования.

Не прошло и десяти дней после массированного налета нашей авиации на аэродромы врага, как немцы явились с ответным визитом. Произошло это после первомайских праздников. Правда, группа их была уже не та, что раньше: только три девятки "мессершмиттов" и две- "юнкерсов".

Бомбардировщики направились к Валуйкам, а истребители устремились на наш аэродром со стороны солнца. Группами по шесть-восемь самолетов они имитировали воздушный бой и так пытались создать ловушку для наших одиночных истребителей: пойдет какой-либо летчик на помощь своим, а попадет к врагу. Но хитрость врага была разгадана, и обмануть нас не удалось.

"Лавочкины" в небольшом количестве связали боем разрозненные группы противника, изолировав их от бомбардировщиков. Основные же наши силы громили "юнкерсов", не имеющих прикрытия.

Враг рассчитывал выйти на аэродром внезапно и отбомбиться без помех. Но план его не удался: Ла-5 барражировали в воздухе и фашистов встретили на подходе к аэродрому; а дежурные подразделения, получив предупреждение о противнике, успели вовремя взлететь и умело разобрались в обстановке.

Бой, начавшийся над аэродромом, уходил в сторону. Я взлетел с Любенюком, за нами - Гривков с Шабано-вым, потом командир третьей эскадрильи Гавриш с ведомым.

Наша четверка, перехватив девятку Ме-110, пошла в атаку - пара за парой. Следуя за Любенюком, я набросился на "сто десятого": короткая очередь, и "шмитт" резко валится на крыло. Отделившись от группы, он пошел со снижением, оставляя позади себя шлейф дыма.

Мой ведущий приказывает:

- Добей, Кирилл!

Осматриваюсь: истребителей противника не видно, и я атакую отставшего от группы "мессершмитта". Подхожу сзади: скорость у него небольшая, и сближение происходит слишком быстро. Беру фашиста в прицел. Дистанция 100... 70 метров... И тут замечаю, что сверху, чуть впереди меня, пикирует "Яковлев", явно меня не видя.

Я не успеваю отвернуть, и "крючок" концом плоскости бьет по мотору моей машины. В результате "яковлев" с отбитым крылом пролетает несколько секунд по прямой, в эти мгновения летчик успевает покинуть изуродованную машину: над его головой раскрывается белый купол парашюта. А мой "лавочкин" с перекошенным мотором, перевалившись через левое крыло, начинает падать. Тряска ужасная: рябит в глазах, приборная доска и радиостанция падают на колени, на пол кабины. Да еще пушки непроизвольно заработали. Я успеваю сообразить, что надо поставить их на предохранители, и стрельба прекращается.

Нужно покидать самолет, но уже поздно - слишком мала высота, парашют не успеет раскрыться. Выхватываю машину из пикирования почти у самой земли и ищу место для посадки.

Впереди - траншеи. Успеваю уклониться чуть-чуть вправо, касаюсь фюзеляжем земли, но все-таки попадаю радиатором в один из окопов: толчок- и меня по инерции бросает вперед, а я упираюсь ногами в педали, левой рукой закрываю прицел, чтобы не размозжить о него голову. Раздался неприятный треск, фонарь кабины непроизвольно закрылся, и наступила тишина, только в ушах слегка гудело.

Ощупываю руки и ноги, шевелю плечами, верчу головой - вроде все цело, нигде ничего не болит, зато настроение - хуже некуда. Выбравшись из кабины, я обошел вокруг самолета и, сев на крыло, задумался. О чем? О бое... Как могло случиться, что в воздухе столкнулись свои истребители? И что я мог предпринять, чтобы не только предотвратить столкновение, но и добить фашистского стервятника?

Формально моей вины здесь нет: "мессершмиттов" в воздухе не было, перед выполнением атаки я осмотрелся. А пилот с "Яковлева"? Он должен был видеть бой нашей четверки, обязан был заметить, как я пошел, догоняя врага. Сожалею о своем промедлении: как только фашист задымил, не ожидая команды, надо было всадить ему очередь... И не сидел бы на этом поле, не бранил бы ни себя, ни нерадивого с "Яковлева"...

Подъехали два кавалериста. Тот, что постарше и суше лицом, спросил:

- Жив, пилот?

- Я-то жив, а вот "конь" мой отгулялся.

- Видим. Можем предложить своего... Что я мог сказать? Настроение не то...

- Дрались вы лихо,- похвалил совсем молоденький кавалерист, мельком взглянув на старшего.- Два фашиста - вдребезги; третий, что загорелся, опустился за лесом, а с четвертого всех взяли в плен, живыми...

Тот, что постарше годами, помолчав, проговорил:

- Многовато и наших попадало на землю: ты, парашютист, да тот, что недалеко отсюда упал,- он погиб.

- Подвезите меня к его самолету,- прошу конных, поднимаясь с плоскости крыла.

Один из них остается у самолета, а другой сопровождает меня до места падения. Перед нами воронка диаметром метра четыре. В ней догорало то, что совсем недавно было грозной боевой машиной. Я ни о чем больше не стал спрашивать.

- Мы тушили пожар,- тихо сказал солдат,- удалось спасти от огня только партийный билет да несколько карточек. Передали их в штаб части. Вот и все...

Вот и все, что осталось от Вано Габуния, ведомого Гавриша.

Об этом я узнал через несколько минут, когда командир кавалерийского полка подполковник Курашинов отдавал мне пакет.

- Здесь партбилет, карточки, наши наблюдения за боем,- сказал он.- И больше, пожалуйста, не падайте- по сердцу ножом скребет, когда вы оттуда вываливаетесь.

Мне выделили лошадь и сопровождающего, но кавалерист из меня получился никудышный. На полном скаку я чувствовал себя еще сносно, но лошадь - не машина, всю дорогу скакать не может, устав, она переходила на мелкую рысь. Меня трясло, как нашу телегу на выбоинах, когда отец, бывало, брал меня в какую-либо дальнюю поездку. Через некоторое время дальнейшая езда стала невыносимым мучением. Мой "ведущий" - немолодой, лет пятидесяти, "дядя Прокоп", как он представился,- лукаво ухмылялся в свои длиннющие, прокуренные солдатской махоркой усы. Карие глаза его весело блестели:

- Шо, хлопче? Бачу, не дуже гарно на коняци? Цэ тоби ни ероплан.

Он начал подавать советы, как надо "справно" ехать, но они мне не помогли. Терпению моему пришел конец:

- Дядя Прокоп! Скидывайте седло, без него будет легче. Я в детстве так ездил на лошадях.

Останавливаемся, и солдат снимает седло. На лице его затаенная улыбка. И я опять сижу на лошади, как на ребре неотесанной доски. Без седла стало еще хуже. Наконец слезаю с коня, веду его на поводу, сам же кляну на чем свет стоит кавалерию.

Далеко за полночь добрался до аэродрома и проговорил с друзьями до самого рассвета. Когда за окнами начало синеть, командир эскадрильи, посмотрев на часы, распорядился:

- Спали - не спали, а пора вставать. Мы с "воскресшим" зайдем на КП полка, доложим о "битве своих, чтоб чужие боялись" - и Кириллу до обеда отдых. А там - за дело.

Дело наше не заставило себя ждать. К концу дня эскадрилья вылетела на сопровождение "илов" штурмовать аэродром Рогань, что располагался рядом с Харьковом.

Над целью мы появились перед самым заходом солнца. Багровое зарево и ореол от красного диска выглядели необычайно зловеще. На такие закаты с земли смотришь почти с суеверным напряжением, а в воздухе они хранят какой-то кроваво-предостерегающий отсвет и словно будят забытые инстинкты наших далеких предков.

На аэродроме врага нас ожидало полнейшее спокойствие: "юнкерсы" на стоянках вытянулись в одну линию, как по

шнурочку. Около некоторых автомашины, бензозаправщики. Идет неторопливая подготовка самолетов к ночным, а может к завтрашним, вылетам. Наши штурмовики с ходу нанесли бомбовый удар. На стоянках возникли пожары, багровый дым пополз по земле, и было видно, как в панике заметались люди.

Зенитные батареи открыли огонь с запозданием, "илы" уже стали в круг, и началась обработка целей пулеметно-пушечным огнем и реактивными снарядами. Мы устремляемся на помощь штурмовикам - атакуем самолеты на стоянках.

При выходе из боевого разворота я заметил, как взрываются "юнкерсы", летят кровля, балки, крыши зданий. Разрушения и взрывы на земле невообразимые!

Когда "илы" выполняли уже третий заход на цель, появились "мессершмитты": они нацелились на штурмовиков. Но мы преграждаем им путь. Начинается воздушный бой - наша основная работа.

Более двух десятков "сто девятых" кружатся около "горбатых". Атаки их дерзки, стремительны, да и хорошо построены тактически. Мы с огромным трудом обороняем от гитлеровских истребителей наших подопечных. Нам удается завалить три "мессершмитта", и это несмотря на то, что в воздухе наших одиннадцать машин, а у фашистов в два раза больше! А после боя нам еще лететь да лететь на свою территорию. И это немаловажное обстоятельство учитывают все ведущие схватку в воздухе; и мы. и противник.

Израсходовав боекомплект, можно, маневрируя, выйти из боя целой группой, и притом без потерь. Но когда мало горючего, тут необходима не просто храбрость, но тактическая мудрость каждого летчика, а командира группы - в особенности.

Обстановка в воздухе усложнилась: при появлении Ме-109 наши "горбатые" разделились на две группы и начали уходить от цели. Это решение было принято наспех и в данной обстановке являлось тактически неверным. Штурмовики, как и истребители, сильны "единым кулаком, а не растопыренными пальцами", как любил говорить наш командир полка Солдатенко.

Но как бы там ни было, а четверка "илов" направилась в северо-восточном направлении, на Уразово, другая же группа - три машины - вдоль железной дороги через Чугуево на Купянск. Не прикрыть ее - значит загодя отдать на растерзание "мессершмиттам". Поэтому, не ожидая команды, Любенюк, я и Кривое пошли за тройкой штурмовиков. Четверка "мессершмиттов" уже было нацелилась на них, но прорваться ей не удалось - на пути встали мы. Поняв, что успеха они не добьются, "сто девятые" отстали. Насторожил обстрел с земли.

Линия фронта позади, летим над освобожденной нашими войсками территорией - кто же и откуда ведет по нас огонь? Неужели свои? Невольно возник вопрос: не заблудились ли? И червь сомнения заползает в душу: идем над железной дорогой Харьков-Купянск, она занята нашими войсками, а слева и справа от нее враг, который обстреливает нас.

Летим рядом с "илами": я - сзади и чуть ниже, Кривов правее и ниже меня, а командир - выше. Кривов и я следуем, не меняя курса, а у Любенюка (он выше всех) полная свобода маневра. Он, как большая и сильная птица, переходит с одного фланга на другой, видит все, что происходит в воздухе.

Скорость у штурмовиков сравнительно небольшая, а мотор моего самолета перегрелся до предела. Устанавливаю наивыгоднейший режим работы и наблюдаю за воздухом, за трассами снарядов и пуль, что летят в нашем направлении и предназначены только нам, и никому другому, слежу, чтобы незаметно не подкрались "мессеры". Нескончаемые трассы сходятся над нашей группой, как лучи зенитных прожекторов темной ночью.

Взглянув в сторону Кривова, с замиранием сердца вижу, как его машина задымилась и пошла со снижением прямо по курсу полета.

Тут же Любенюк встревоженно запрашивает:

- Митя, что с тобой?.. И я кричу:

- Прыгай, прыгай, пока высота!

Мы ждем раскрытия парашюта, но белого купола нет. Самолет перелетел грунтовую дорогу и, врезавшись в землю, на наших глазах взорвался...

Вскоре стрельба прекратилась. Штурмовики, не дойдя до Купянска, развернулись влево, вышли на Уразово и, передав, что один "маленький" упал вблизи станции Граково, растворились в наступающих сумерках. Мы с Лю-бешоком садились почти в темноте, "на ощупь".

На земле узнали: из одиннадцати машин не вернулась действительно одна Дмитрия Кривова. Крепко были побиты и наши самолеты. На правом крыле машины Гришина зияли два огромных отверстия. Пилот снял шлемофон и свободно просунул его в одну, а потом в другую Дыру:

- Молодец, "лавочкин"! С такими пробоинами дотащил меня до дому. Живуч, чертяка!

Но возбуждение, вызванное боем, вскоре сменилось подавленностью. Надежды на возвращение Кривова не было, и мы зачислили младшего лейтенанта в погибшие. А Дмитрий Кривов остался жив, хотя об этом мы узнали гораздо позднее последних

залпов войны. Случайная встреча раскрыла истину.

...Тяжело раненный летчик управлял подбитой машиной - рули повреждены, на действия Кривова не реагировали, и самолет неудержимо тянуло к земле. Только огромными усилиями удерживал пилот машину от сваливания в штопор. И когда самолет окончательно вышел из повиновения, до крови закусив губы, чтобы от боли не потерять сознание, он покидает машину. Летчик удачно приземлился в расположение наших войск.

После нескольких месяцев госпитального лечения на Урале Кривова направляют на курсы командиров звеньев. Войну он окончил в 156-м истребительном авиаполку, совершив 131 боевой вылет, сбив семь самолетов врага.

Самым непонятным в этом боевом эпизоде было то, что никто из нас не заметил, как Дмитрий покинул самолет. При любых обстоятельствах видеть все долг летчика!

9 мая 1943 года наш полк перебазировался на новый аэродром, сосредоточивая боевые действия на белгородском направлении. Постоянные вылеты на разведку войск противника и периодические налеты на его аэродромы продолжались до конца месяца. Так, 13 мая наша эскадрилья уже не первый раз с группой Пе-2 наносила удар по авиации противника, базирующейся на Харьковском аэродроме. Полет прошел успешно, без каких-либо осложнений. Задание выполнено, "петляковы" и мы без потерь вернулись на свои базы.

16 мая в состав нашей дивизии влился третий истребительный полк под командованием майора Ольховского. Хотя нагрузка в боевой работе при этом не уменьшилась, но настроение явно поднялось. Мы ощутили возрастающую мощь советской авиации. Вера в близкую победу крепла.

В конце мая в полк прибыло пополнение: ребята как на подбор "- молодые и симпатичные, они окончили летные школы и прошли подготовку в запасных частях, чтобы, попав на фронт, не стать летающей мишенью для противника.

Пилоты В. Мудрецов, Е. Карпов, Я. Резицкий, В. Пронин, Б. Жигуленков, братья Александр и Иван Колесниковы, И. Середа, П. Брызгалов, В. Мухин, В. Погодин, М. Попко укомплектовали полк полностью, и ему ставится серьезная задача - подготовить молодежь к боевым действиям, а также для полного использования боевых возможностей истребителя обучить всех летчиков бомбометанию по наземным целям и тактическим приемам уничтожения противника при вылетах пар на свободную охоту.

Специалисты оборудовали вблизи аэродрома полигон:

нанесли известью крест и круг, отрыли щели для наблюдения за результатами попаданий, и вскоре мы приступили к работе. Одновременно вводили в строй вновь прибывших: ребята летали хорошо, стремились в бой по-юношески легко и азартно. Они знали, что фашистские летчики - опытные асы, отдавали себе отчет, что легких побед ждать нечего и от поражений никто не застрахован.

Стоял период затишья перед Курской битвой. Его необходимо было использовать для повышения боевой подготовки части, и в полку все летчики освоили за это время бомбометание с пикирования - бомбы все ближе и ближе ложились к центру круга. Некоторые пилоты настолько увлекались пикированием, что после посадки в плоскостях и фюзеляжах находили осколки своих собственных бомб. Небезгрешен был и автор этих воспоминаний. Стало ясно - освоение бомбометания прошло успешно, ну а противник будет более рациональной мишенью, чем круг на полигоне.

Особенно тяжело в это время было девушкам-вооруженцам. При полетах на полигон они снаряжали пушечные ленты, переносили тяжелые пушки, занимались подвеской бомб. Летчики и техники постоянно помогали им в этом тяжелом, не женском деле. Девушки же, скрывая усталость, почти всегда весело и задорно выполняли свою работу, нередко и во время налета вражеской авиации.

Через три недели, после окончания ввода в строй молодого пополнения, мы с Виктором Прониным по распоряжению командира полка вылетели в засаду на площадку вблизи передовой. Здесь уже находились техник звена и четыре механика, прибывшие для обеспечения наших вылетов. В небольшом количестве имелся запас боеприпасов, горюче-смазочных материалов, а также бензозаправщик и несколько баллонов со сжатым воздухом.

Боевую задачу мы получали из штаба полка по телефону; прямой связи с КП передовой у нас не было. Пустая избушка служила и жильем, и кухней, и миниатюрным командным пунктом. А рядом, в кустах, стояли наши самолеты.

Нас направили сюда для перехвата разведчиков и уничтожения самолетов корректировщиков артиллерийского огня в районе передовых позиций, но уже вечером пришло новое указание: "С рассветом выйти на свободную охоту".

Летчики любили свободную охоту, и мы обрадовались полученному приказу. Мой напарник даже попытался пошутить:

- Хотя и говорят, что охота - пуще неволи, а мы, командир, попробуем не оправдать эту поговорку.

- Война, Витек, все смешала...- отозвался я, а мысли мои были уже в завтрашнем дне: задание интересное, творческое, и надо выполнить его как можно лучше...

Едва забрезжил июньский рассвет, мы уже были на ногах: сегодня 22 число, ровно два года назад началась эта тяжелейшая война.

- Не забыл, Пронин, какой сегодня день?

- Забыть?!- обиделся напарник.- Да ты что, старшой? Такое не забудут наши потомки и через тысячу лет... Отметим этот юбилей, командир!

- Отметим,- как эхо повторил я за Виктором.- Да так отметим, чтоб всем чертям стало тошно, не то что фашистам!

Заря была бледно-желтой, тусклой, невзрачной. Мы поднялись в воздух и пошли в глубь территории, занятой врагом, наблюдая внизу беспрерывную ленту его войск на дороге.

И вот я даю команду, негромкую, но четкую:

- Снижаемся до бреющего... Атакуем...

- Понятно,- так же тихо отвечает ведомый.

Высота метров тридцать - сорок, огонь наших пушек поливает колонны врага. При выходе из атаки я хорошо вижу дорогу: там все смешалось - люди бегут в разные стороны от дороги, горят автомашины, но танки врага как ни в чем не бывало продолжают движение. Им, видимо, наши снаряды - что слону дробина. Однако эффект неожиданности сделал свое дело - под гусеницами оказались некоторые загоревшиеся машины.

Второй заход оказался менее удачным: живая сила врага рассредоточилась, а танки сползли на обочины дороги и пошли дальше. Израсходовав боекомплект, мы возвращаемся на свою точку.

- Что скажешь о наших атаках?- спрашиваю я ведомого.

- По живой силе, автомашинам мы ударили здорово, а танки так и остались невредимыми...

- И ни один не загорелся? - пытаюсь выяснить я. Виктор бросил в мою сторону удивленный взгляд:

- Мне кажется, один вспыхнул...

- А если "кажется", значит, надо забыть об этом - неуточненный факт.

Таков неписаный закон войны: если ты не уверен, что противник уничтожен, не преувеличивай его потери в своих докладах. Домыслы могут послужить срыву операции, ненужной гибели сотен и тысяч людей. А это самое главное на войне, так, во всяком случае, полагал я.

...Последний день июня. По тревоге мы с ведомым вылетаем па разведку вражеских войск севернее Харькова. Выполнив

задание, подходим к линии фронта, где нас перехватывает четверка "мессершмиттов", которая надеется разделаться с нами довольно легко.

В первом же энергичном развороте чувствую, что с машиной творится что-то неладное: в хвостовой части грохот, словно по ней дали хорошую очередь. Истребитель в управлении послушен, но бой я веду осторожно, так как грохотание в фюзеляже во время резких движений рулями не прекращается. Мне удается использовать развивающуюся кучевую облачность - ныряем туда, и "шмитты" теряют нас из виду. За время схватки мы значительно уклонились в сторону Купянска. Горючее на исходе, поэтому садимся на аэродроме базирования "Яковлевых".

Когда на стоянке открыли лючок на фюзеляже, удивлению всех не было границ: ведь я летал и вел бой с винтовками наших четырех механиков! Показываю Пронину трофеи, и наконец до меня доходит все, что происходит с машиной в воздухе:

- Ну дела! Нашли, где прятать оружие!.. Виктор остается у наших "лавочкиных", а я направляюсь на КП, где докладываю, кто мы, откуда и как оказались здесь, а также прошу срочно передать в наш полк разведданные и заправить машины горючим.

Благополучно возвращаемся на свою точку - радость механиков безгранична! Оказалось, они, не зная о вылете, положили винтовки в фюзеляж моего, самолета. Когда послышался шум работающих моторов, механики бросились вдогонку, но было поздно - мы взлетели. Назем-вой радиостанции площадка не имела, и предупредить о таком грузе нас никак не могли.

В начале дня третьего июля с задания мы возвращаемся с победой: напарник сбил самолет. Настроение приподнятое, все на точке поздравляют Виктора с открытием "лицевого счета".

Было душно и жарко, и мы с ведомым отошли в тень кустов, где приступили к разбору вылета, который выполнялся по вызову с переднего края.

Учитывая, что в таких случаях мы почти всегда являемся к шапочному разбору, решили развить максимальную скорость. И все-таки "юнкерсы" уже успели отбомбиться и уйти, но позади них сражались "яки" с Ме-109. Поэтому с ходу атакуем пару "сто девятых". Я строю маневр так, чтобы мой ведомый оказался в хвосте ведомого пары "мессеров": расчет на одновременную атаку нашей пары по обоим самолетам врага. Фашисты не заметили нас - скорость и внезапность атаки сделали свое дело, и я даю команду:

- Бей правого!

Пушки у ведомого заработали, снаряды прошли по фюзеляжу,

кабине, плоскостям... "Мессер" секунду-две не меняет направления полета, затем, накренясь влево и пройдя подо мной, беспорядочно падает...

Ведущий фашистской пары от неожиданности шарахается в сторону, и моя атака не достигает цели.

Слышу по радио:

- Братцы, нашего полку прибыло!

Теперь мы с Прониным полностью уверены в том, что нас не приняли за противника. Вместе с "яками" наседаем на вражескую пятерку, те, видимо не сразу поняв, сколько пришло "лавочкиных", вышли из боя.

Мы с Прониным - снова в засаду.

Высокая динамичность атак в этом эпизоде требовала от летчиков внимания, четких, согласованных действий. Перегрузки доходили до предела, вызывая немалую физическую усталость. И все же Виктор, молодой летчик из майского пополнения, держался молодцом! Энергично маневрируя, он неотступно следовал за мной. Этот бой был для напарника третьим по счету, действовал он - грамотно, инициативно и в итоге добился победы.

Только излишняя поспешность помешала нам увеличить счет сбитых вражеских машин. Само же взаимодействие "Яковлевых" с "Лавочкиными" было слаженным и результативным.

По косточкам разобрав схватку со "сто девятыми", мы с Виктором Прониным пошли на КП. Часа через два раздался телефонный звонок:

- Задача прежняя, район тот же...

Вот и все - лаконично, просто и ясно. Летим парой: скорость максимальная, расстояние до переднего края небольшое. Вялость, наступившую на земле после возбуждения, вызванного прошедшим боем, как рукой сняло.

Мы спешим набрать побольше высоты. Погода по-летнему ясная, кучевая облачность почти наполовину закрыла небосвод, поэтому прижимаемся к ней поближе. Нижний край 1500 - 1700 метров. Замечаю на одной с нами высоте четверку истребителей. Чьи они: наши, противника? Действуем по неизменному правилу воздушного боя - до полной ясности считать самолеты вражескими. И уходим в просветы между облаками, вверх, чтобы уточнить обстановку и, если машины окажутся чужими, атаковать.

Это были Ме-109. Они пришли шестеркой, чтобы отвлечь на себя внимание советских истребителей и тем самым дать возможность своим бомбардировщикам нанести прицельный удар по наземным советским войскам. Мысленно отмечаю: действия Ме-109 разумны и точны. Четверка ходит ниже облачности, под

самой кромкой, а пара - выше облаков. Воздушное пространство при таком боевом порядке просматривается полностью. Это, конечно, грамотно тактически, но не ново. Но мы лишены такого важного фактора, как внезапность: пара "сто девятых", как только мы с Прониным вышли из облаков, ринулась на сближение, пытаясь зайти в хвост напарнику. Медлить нельзя, и я, резко разворачиваясь навстречу атакующим, предупреждаю ведомого:

- Справа сзади "шмитты"!

Пронин левым разворотом уходит под облака, а я продолжаю сближаться с "мессершмиттами". Обмениваюсь с ведущим противника огнем из пушек и тоже ныряю под облака - к четверке, куда ушел Пронин. Выхожу из облачности - ведомого нет. Вижу только пару "мессершмиттов". Где вторая? Может, атакует Виктора? Какой леший понес его под облака? Невеселые мысли одолевают меня, и я атакую ближайшую пару. Тут из облаков появляются первые два Ме-109 и пресекают мои намерения. Начинается труднейший бой с четверкой. "Где Пронин?" - сверлит мозг неотвязная мысль, мешая сосредоточиться. Я многократно передаю в эфир:

- Пронин! Как меня слышишь? Уходи домой!

Никакого ответа...

Не раз приходилось мне вести бои против четверки, но этот совсем не похож на прежние. Противник действовал наверняка, пытаясь взять меня в клещи. Не удавались эти атаки! Я уходил в облака, там менял направление полета и, выйдя из них, устремлялся на врага сам. Так продолжалось минут десять: фашисты не допускали ошибок, а я рассчитывал каждый маневр.

После нескольких безуспешных атак немцы уходят. Я остаюсь над облаками один - ведомого нет. Настроение - хуже некуда: еще в тот момент, когда он пошел под облака, мне стало ясно - добром это не кончится. Сделав несколько мелких виражей и убедившись, что ждать чуда бесполезно, перевел машину на пикирование и, снизившись до бреющего полета, возвратился на свою точку. Исчезли последние надежды. Виктор Пронин с задания не вернулся...

Докладываю о случившемся в полк и жду указаний.

Итак, за двенадцать дней нашей парой было выполнено двадцать боевых вылетов: половина на передний край, несколько вылетов на разведку и один на сопровождение штурмовиков. Почти всегда, за исключением вылетов на разведку, мы приходили в район вызова с опозданием - слишком долго доходила команда... Так что надежд, которые возлагали на нашу засаду, мы не оправдали.

Теперь на это место планируется перевести пару командира

звена Павла Гривкова. Наша площадка - небольшое поле, заросшее клевером, и найти его очень трудно. Поэтому моя обязанность - лидировать новую боевую единицу. Под вечер я вылетаю в полк, утром следующего дня привожу пару на место засады и возвращаюсь на свой аэродром.

Старшим на точке становится Павел, но ненадолго: покидая на малой высоте поврежденный в бою самолет, Гривков приземляется на парашюте, который не успел полностью раскрыться. Он травмирует позвоночник, и его летная- работа, как это ни печально, прекращается.

С началом Курской битвы засада снимается.

Над огненной дугой

Напряженная обстановка на курском направлении с мая сорок третьего года с каждым днем становилась все более тревожной. Поднявшись в воздух, мы видели, что с запада в эту сторону идет бесконечный поток вражеских войск, а на аэродромах, где еще совсем недавно было пусто и росла трава, появилось множество самолетов. Нетрудно было догадаться, что назревает гроза, но когда она разразится, можно только предполагать.

Когда я вернулся из засады в полк, то посчитал, что ожиданию предстоящих боев наступил конец. Техники снимали бомбодержатели с самолетов, летчикам на следующий день ставилась задача на прикрытие войск в районе Белгорода, не говоря уже об усиленном дежурстве на аэродроме с готовностью к немедленному вылету, и не как прежде - звеном, а полным составом эскадрильи.

Политработники проводили беседы в эскадрильях. Командир полка и его заместитель по политической части майор Василий Никифорович Башкирцев также беседовали с летчиками, техниками. Шел разговор о напряженной работе на земле, о скорой и жестокой схватке с врагом. Настроение у всех было приподнятое, боевое. Многие товарищи подали заявления с просьбой принять их в ряды ВКП(б)..

После встречи с парторгом полка Н. Беляевым я решаю идти в бой, как и мои друзья, только коммунистом. Это решение возникло у меня не сразу, не вдруг, оно стало результатом частых размышлений: достоин ли я принадлежать партии коммунистов, доказал ли это право в боях с фашистами? На эти вопросы я отвечал положительно и самокритично: да, у меня были и есть недостатки, но партия это не организация избранных, не каста безупречных, а союз единомышленников; в боевых условиях беззаветно и храбро сражаться с фашистами - долг каждого

советского гражданина, а для члена партии привилегия - идти в бой первым.

На наши вопросы - когда же кончится это изнуряющее душу ожидание сражений - командование и партийные работники отвечали прямо:

- Вы - летчики и видите, что и с запада и с востока становятся на исходные рубежи противоборствующие стороны. Нас не застанут врасплох.

Но всякое ожидание связано с неопределенностью и потому мучительно. Я сижу в кабине, нетерпеливо поглядываю в сторону КП: не поднимется ли в это мгновение к облакам стартовая ракета? Минута здесь становится часом, а час чуть ли не вечностью. Смотрю на товарищей по эскадрилье - им тоже невтерпеж больше ждать. Но все мы, напряженно и устало сидящие сейчас в кабинах самолетов, понимаем: так надо, так диктует необходимость войны.

Неожиданно полк переводится на дежурство по эскадрильям. Мы удивлены: вместо активных боевых действий будем проводить время на старте. Обидно и горько...

Первый день битвы на Курской дуге закончился для полка одним-единственным вылетом - наша эскадрилья прикрывала бомбардировочную авиацию. Наступили сумерки июльского вечера. Зарницы полыхали у переднего края, их отблески тянулись к северу и югу. И непонятно было - гроза ли бушует, идет ли тяжелый бой.

Мы шли на КП. Многие, особенно молодые и горячие сердцем летчики, возмущались исходом прошедшего дня. На фронте, как и в мирной жизни, не считалось зазорным и предосудительным высказывать свое мнение о том, что день войны оказался неполноценным.

Пытаясь хоть как-то успокоить по сути своей оправданное недовольство, я высказал молодым пилотам свои соображения:

- Вы на передовой, и ракета на взлет может быть в любую минуту...

А думал то же самое, что и они. Только мысли мои укладывались по порядку. Я был опытнее и старше, чем многие здесь. Инструкторская работа в прошлом хорошая школа не только техники пилотирования. Это - и сознание полезности и необходимости всякого положения, когда надо, всякого терпения.

...Обычно боевую задачу летчики получали от командиров эскадрилий, но на этот раз ее ставил сам командир полка. Пока мы устраивались в тесной, слабо освещенной светильниками из снарядных гильз землянке, командир внимательно смотрел на каждого из нас и после рапорта начальника штаба о сборе

личного состава сказал:

- Товарищи летчики! Противник перешел в наступление. Его цель: отрезать Курский выступ ударами своих армий. Поэтому наше дежурство на аэродроме - не случайность и не ошибка, а замысел и решение вышестоящего командования. Противник большим количеством танков при поддержке крупных сил авиации стремится прорвать оборону советских войск в районе Курска, окружить и уничтожить их.

Массированными ударами крупных сил бомбардировщиков, а в промежутках между ними эшелонированными действиями групп под прикрытием истребителей враг почти непрерывно в течение дня наносил бомбовые удары по нашим войскам на поле боя, В составе его четвертого воздушного флота, действующего на курском направлении, появились новые самолеты - "Фокке-Вульф-190". Вот коротко о положении на фронте.

Время было позднее. Задачу мы уяснили. Пора бы и отдыхать, но споры о наступлении гитлеровских войск, о предстоящих боях еще долго продолжались в тот июльский вечер. Спать нам совсем не хотелось.

На следующее утро первая эскадрилья еще не успела принять готовность номер один, как последовала команда на вылет. За ней через полчаса взлетела вторая. И так в течение всего дня: вылет за вылетом, и в каждом из них две, а то и три схватки с превосходящими силами врага.

Я в этот день сделал шесть боевых вылетов. Один - на сопровождение из Воронежского аэропорта под Солнцево особо важного транспортного самолета Си-47, на борту которого находились большие военачальники. Остальные пять - на передний край, в район Белгорода.

Мы бросались на врага, не задумываясь о его численном перевесе, и дрались бесстрашно, но не всегда могли предотвратить прорыв фашистских самолетов к нашим войскам. Немецкие бомбардировщики под мощным заслоном истребителей группа за группой шли на наши позиции безудержно и расчетливо.

Когда мы произвели посадку, чтобы заправить машины горючим и боеприпасами и снова подняться в воздух, молодой летчик Б. Жигуленков, сбивший в этот день самолет врага, с болью в сердце негодовал:

- Да что же это такое?! Самолетов на земле у нас полно, ими буквально забиты все полевые аэродромы, а в воздухе?..

Замполит Башкирцев пояснял:

- Это резервы для решительного разгрома фашистов в контрнаступлении.

- А если эти резервы, как. в сорок первом, будут сожжены еще до их вылета - на земле?

- Сейчас не сорок первый, а сорок третий...

А бои шли тяжелые. Многие из нас возвращались домой на подбитых машинах: те, что поддавались ремонту, техники умело и быстро восстанавливали - и они снова поднимались на задание. Появились у нас первые победы. Кроме Жигуленкова фашистские самолеты сбили Ф. Семенов, И. Кожедуб, А. Амелин. И все же радости было мало: мы видели, как фашисты настойчиво рвались вперед, это не давало нам покоя ни в воздухе, ни на аэродроме.

Перед заходом солнца, когда вылетов уже не ожидалось, коммунисты полка, летчики, руководящий технический состав собрались около командного пункта на открытое партийное собрание. На повестке стояло два вопроса: первый - как результативней бить врага, второй - о приеме в ряды ВКП (б).

Я очень разволновался, когда парторг Беляев зачитал мое заявление о приеме в партию и рекомендации товарищей. Мельком глянул на Амелина и Кожедуба: Иван сидел нахмурившись, с непроницаемым лицом, светлые глаза выражали легкое смущение; Алексей заметно волновался - куда делось его олимпийское спокойствие и стремление держаться как можно солиднее!.. Их сегодня тоже принимали в партию.

...На следующий день после тяжелого боя нашей эскадрильи против тридцати восьми самолетов противника нас пригласили на командный пункт полка. Я только что сбил "юнкере", настроение было приподнятое, а на КП нас собрали, чтобы вручить мне партийный билет.

Начальник политотдела дивизии Андрей Ермолаевич Боев встретил радостно.

- Я тоже счастлив, дорогой Кирилл Алексеевич! - обратился он ко мне. Счастлив потому, что отныне и ты принадлежишь многомиллионной армии коммунистов. Призывать тебя крепче бить врага - значит обидеть... Бьешь ты его лихо и храбро без лишних напутствий. Пожелание у меня одно: не горячись в бою. Не суй зря голову род снаряды и пули врага. День нашей победы мы должны встретить все вместе, - Андрей Ермолаевич обвел взглядом и как бы обнял широким русским жестом нас вместе с теми, кто работал там, на дальних стоянках у самолетов, и с теми, кто был в небе.

Товарищи по эскадрилье тепло поздравили меня с получением партийного билета, и комэск обрадованно сказал:

- Кирилл, ты мне не только друг, товарищ, но и опора в командовании эскадрильей. Я рад, что этой опорой отныне будет член партии!

Минут через тридцать мы должны были заступать на боевое дежурство, и Гомолко, разобрав возможные варианты предстоящих боев, дал команду:

- По машинам!

Когда шли к самолетам, комэск сказал, обращаясь только ко мне:

- Кирилл, возможно, придется подняться в воздух... Я понимаю твое настроение - ты возбужден и взволнован. Поэтому прошу тебя, не горячись. Так будет лучше.

В искренности его просьбы я не сомневался. Они были редки, такие слова, но шли от чистого сердца.

8 июля большую группу летчиков из двух эскадрилий повел в район Белгорода сам командир полка Подорожный.

Первая подгруппа - ударная, из восьми самолетов, се возглавил Александр Гомолко - шла на высоте 2500 метров. Во второй - четыре истребителя прикрытия. Они шли сзади и имели значительное превышение. Резервное звено набрало высоту над обеими подгруппами - оно наблюдало за всем воздушным пространством. Командиром ее был назначен комэск Ф. Г. Семенов. Федор еще не оправился после ранения; ходил с палочкой, заметно прихрамывал, но сам напросился в этот полет.

Для лучшего руководства и наблюдения за ходом воздушного боя Подорожный избрал себе место в прикрывающей группе, идущей вслед за нашей. С ним в паре летел младший лейтенант Шабанов. Ведущий второй пары - заместитель командира нашей эскадрильи Гришин.

Вскоре мы увидели фашистов: они шли тремя девятками, над "юнкерсами" висели двенадцать истребителей. Видимость была неважной: июльская дымка от многочисленных пожаров - горели хлеба, многочисленная военная техника - будет сопровождать нас до самого конца Курской битвы.

Командир полка коротко бросает в эфир:

- Идем вверх! Усилить осмотрительность.

Куда уж тут "усиливать", думаю про себя, шея после летного дня сама по себе начинает вертеть голову, даже в столовой во время ужина...

Набираем высоту. Подорожный передает:

- Приготовиться к бою! Евстигнееву - атаковать ведущего первой девятки, Гомолко - бить вторую группу, Семенову - связать боем "шмиттов" верхнего яруса.

Сближаемся с противником на попутно-пересекающихся курсах. Моя четверка ближе всех к "лапотникам" - момент атаки наступает стремительно. Жду команду, и вот в наушниках голос Подорожного - звонкий, по-юношески задорный:

- В атаку! Бей фашистов!

Двумя парами, на вытянутых дистанциях между истребителями, устремляемся на головные машины колонны немецких бомбардировщиков.

"Мессершмитты" бросились нам наперерез, но было уже поздно: время упущено, самолет ведущего девятки, охваченный пламенем от огня моих пушек, перевалившись на крыло, как бы раздумывая - падать или обождать, - нехотя и неуклюже валится вниз. И сразу же кто-то из нашей четверки сбивает еще одного фашиста!

При выходе из атаки расхожусь с парой "мессершмиттов". Оказавшись на противоположной стороне группы противника, перевожу самолет с боевого разворота на пикирование и устремляюсь на замыкающего "юнкерса". Дистанция настолько мала, что видны выпуклости нервюр на плоскости самолета врага, торчащие как ребра на исхудавшем животном.

Даю короткую очередь - и "лапотник" падает на землю...

Слышу в наушниках довольный голос Подорожного:

- Молодец, Кирилл. Так их, бандюг!

И через две-три секунды командир сам повел в атаку свою четверку.

Враг теряет еще одного "юнкерса". Головная группа бомбардировщиков не выдерживает: одни переходят на пикирование, другие шарахаются в сторону от огня пушек наших истребителей - это уже началось паническое бегство...

Вторая фашистская девятка, освободившись от бомбового груза, в смятении уходит за первой. Видно, как вдали, в мареве летного неба, растворяются очертания последних вражеских машин.

В азарте боя командир ликует:

- Фрицы драпают! Атакуем третью...

Бой перешел на малую высоту. Между "лавочкиными" изредка проносятся "мессеры", но схватка ведется в стороне от нас.

Я нацеливаюсь на левофлангового бомбера, и он после моей очереди пошел со снижением в сторону Томаровки. Сближаюсь с гитлеровской машиной и вижу: ствол пулемета бомбардировщика поднят вверх: наверное, стрелок убит или тяжело ранен.

Подорожный, заметив мой маневр, предупреждает:

- Евстигнеев, не увлекайся! Вернись! Я осматриваюсь: ни сверху, ни сбоку, пи сзади истребителей противника нет, поэтому прошу командира:

- Только одну очередь... Добью гада! , И вот, подойдя еще ближе, открываю огонь. Никакой реакции - самолет снижается с тем же углом. Тогда я уравниваю свою скорость со скоростью

бомбардировщика и даю одну очередь, другую, третью! Фашист врезается в землю, а я, еле успев выхватить свою машину из пикирования, боевым разворотом поднимаюсь к своей группе. Бой с истребителями продолжается, правда, уже не с прежней яростью: враг ведет его нехотя, атаки его осторожны, а намерения ясны - улучив удобный момент, ускользнуть домой. Да и у нас горючее на исходе и боеприпасы тоже; задачу мы выполнили.

"Лавочкины" в сборе, но одного самолета не хватает. После посадки узнаем нет Михаила Шабанова: кто и как его сбил, никому точно не известно. Одни говорят, что стрелок бомбера, другие утверждают, что "шмитт". Из инструкторов-дальневосточников остался один я...

И уже нет радости от сознания, что провели мы этот бой блестяще, и личная победа не кажется уже столь существенной - как будто в далеком прошлом вгонял я в землю фашистские самолеты.

Схватки без потерь оканчиваются редко. И все-таки горько и бесконечно тяжело терять близкого товарища, того, с кем жил, работал, воевал, спорил и побеждал столько незабываемых лет... Где он - сбит или подбит, жив или израненный лежит в созревших хлебах, неубранных и забытых, а мы не в силах помочь ему?..

Забегая вперед, скажу: Шабанов остался жив, однако узнаем мы об этом через годы, уже после войны, осенью сорок пятого года.

Оказалось, он был сбит, попал в плен, находился в лагерях. После освобождения из неволи наступающими советскими войсками Михаил заканчивал войну рядовым солдатом с автоматом в руках. Из части, где он находился, сделали запрос в наш полк: штаб подтвердил, что он - офицер, летчик-истребитель, орденоносец, сбил несколько фашистских самолетов.

Как сложилась судьба Михаила в дальнейшем, не знаю. Кто-то из однополчан говорил, что видел его после войны в Москве, как будто живет и работает он в одном из подмосковных городов, но насколько это достоверно, сказать затрудняюсь.

Вернемся в июль сорок третьего. Противник вклинился в нашу оборону на глубину до 35 километров. Неся огромные потери, в ожесточенной борьбе он рвался на Обоянь, к Курску. Стонала земля, взрывы бомб и снарядов, артиллерийские залпы, рев моторов и пулеметно-пушечная стрельба были слышны на десятки километров. В воздухе в районе сосредоточения боевых действий стало тесно; под Прохоровной происходило грандиозное встречное танковое сражение. На сравнительно небольшом участке сошлось в смертельной схватке до 1200 танков и самоходных артиллерийских установок.

12 июля наша эскадрилья три раза вылетала к этому полю сражения. Нам казалось, все смешалось на земле, как в кромешном аду: горели сотни танков и спецмашин, воздух насытился дымом, чадом и гарью; трассы зенитных снарядов, купола парашютов, горящие самолеты, дымящие огненными хвостами...

Третий вылет выполняем десяткой, которую возглавляет Александр Гомолко. В группе трое молодых - братья Колесниковы и Жигуленков. На передовую пришли на высоте 1200 метров. Вверху облачность, ниже - дымка, видимость плохая, воздух мрачен. Земля под серовато-свинцовым колпаком.

Сорок минут дрались мы под огнем зениток, "мессершмиттов" и стрелков с "юнкерсов". Провели два боя, сорвали удары пяти девяток бомбардировщиков, сбили шесть немецких самолетов. И что характерно: бои начинались на высоте 1100-1200 метров и доходили до бреющего полета. Как только схватка заканчивалась, мы уходили вверх. Но с КП тут же просили:

- Соколы, опуститесь пониже! - Это для поддержки морального духа наших на земле. Конечно, мы теряли преимущество в высоте, но опускались.

В этот день погиб Саша Гомолко...

Подразделение принял Виктор Гришин. Меня назначили командиром второй эскадрильи, о чем Подорожный перед строем летчиков и техников объявил официально:

- Командиром у вас будет лейтенант Евстигнеев. Прошу любить и жаловать, и, посмотрев на часы, добавил: - Через час тридцать минут эскадрилья вылетает на сопровождение двух девяток бомбардировщиков. Поведет новый комэск. Вопросы есть?

Вопросов не последовало - меня знали все. И вот я прошу летчиков остаться для указаний перед вылетом.

В эскадрилье из бывших сержантов-"стариков" только А. Амелин и А. Тернюк, остальные ребята только что окончили летные школы: младшие лейтенанты Е. Карпов, В. Мудрецов, Я. Резицкий и другие.

Уточняю боевой расчет: кто с кем в паре, выбираю себе ведомого. На вопрос, кто у меня будет в крыле, Амелин, мой заместитель, ответил:

- А вот "рыжий" свободный!

Обратившись к Мудрецову - летчику с буйной шевелюрой русых волос, из-за которой и нарекли его "рыжим", я спросил:

- Согласен?

В ответ слышу негромкий, почти безразличный голос:

- А мне все равно...

Врешь, думаю про себя, не все равно, а вслух заключаю:

- Будешь ведомым. Только учти: со мной летать не "все равно": первыми полезем черту в зубы, а ты смотри и за моим хвостом, и за своим. Работенки хватит вдоволь... - Так "проинструктировал" я своего нового ведомого.

- Понятно, - ответил Мудрецов, и мы приступили к определению состава группы на сопровождение, ее боевого порядка. Решили лететь восьмеркой: я с Мудрецовым и пары - Карпова, Амелина, Тернюка, то есть двумя звеньями. Не густо, но что поделаешь: больше самолетов не было. Израненные в боях машины "лечили" техники, а летчики по неписаному правилу помогали им.

Своего "лавочкина" я уже перегнал на стоянку второй эскадрильи, механиком у меня стал сержант Петр Козлов. Подхожу к самолету, механик пытается доложить, но я опережаю его вопросом:

- Ну, как, "инженер", машина готова? Козлов, очевидно недовольный тем, что я его не выслушал, слегка поморщился и лихо отрапортовал:

- Товарищ командир! Я машину не трогаю. Я ее только заправляю горючим. Раз, два - и готово!

- К чему "готово"? - опрашиваю.

- К полету, товарищ командир.

- Сейчас-то заправлен самолет?

- Так точно, заправлен!

Техник звена Даниил Кочагин не выдержал:

- Да не слушайте его, командир. Самолет осмотрели. Все исправно. А этот... "инженер" дело свое знает, механик толковый. Любит вот только слегка подурачиться... Эх, Петро, - Кочагин, повернувшись к Козлову, сокрушенно покачал головой: - И язык же у тебя!

- Не горячись, Жора, - так мы звали техника, - вылет не скоро. Время для разговора есть, - сказал я и обратился уже к механику:

- Козлов, ты что, хотел припугнуть меня? Фрицы в каждом полете пугают - и ты за компанию с ними? Или действительно технику по-своему готовишь? Не стесняйся, выкладывай.

Механик шмыгнул носом:

- Командир, я это так сказал... ради шутки. А машина... не беспокойтесь, она будет всегда исправна.

- Верю! - закончил я разговор. - А то, что машина всегда будет исправна, совсем хорошо.

Козлов, помогая мне надеть парашют, старался всеми силами загладить осадок после своей выходки:

- Все будет в порядке, командир. Врежете фрицам, вернетесь

домой. Ни пуха ни пера...

- Петро, Петро, твоими устами да мед пить...

"Пешки" уже были на подходе к аэродрому, и наша восьмерка вырулила на взлет. Оторвавшись от земли, я перевел самолет в набор высоты, оглянулся: Мудрецов рядом, остальные один за другим догоняют меня.

Пристраиваемся к нашим бомбардировщикам. Их ведущий чуточку насмешливо спрашивает:

- "Маленькие", и это все? Привет, я - "Беркут".

- "Беркут", не волнуйся! - бросаю ему и передаю своей группе: - "Соколы", слышали "Беркута"? Так что имейте в виду. Бьемся насмерть!..

- Спасибо, "Соколы". Если так, то идем. В связь включается Тернюк:

- Командир, передай "большим", чтоб не мазали. Лидер "петляковых" уловил намек:

- "Маленькие", я пошутил. Будет порядок...

В эфире раздается властный голос без позывного:

- "Беркут", "Соколы", прекратите болтовню!..

Кто-то иронически хмыкнул, и в воздухе наступило абсолютное безмолвие, изредка нарушаемое слабым треском в наушниках шлемофона.

А вот и район Томаровки: море зенитного огня, все небо покрыто шапками разрывов. "Пешки" как ни в чем не бывало спокойно продолжают полет по намеченному маршруту.

Бомбардировщики уже над целью. Деловито, как на полигоне, переходят один за другим в пикирование, сбрасывают бомбы и берут курс на восток. Мы от них ни на шаг: звено Амелина слева и чуть выше, моя четверка справа и тоже с незначительным превышением.

Появилась шестерка "мессершмиттов" - они нацелились прямо на "мою", замыкающую девятку "пешек".

Тревожный голос "Беркута":

- "Маленькие", слева "мессеры". Тернюк успокаивает:

- Видим. Не волнуйтесь. Я даю команду Амелину:

- Степаныч, атакуй! Будет трудно - помогу... Четверка устремилась на "сто девятых". Но вот одна пара "мессерпшиттов" отделилась от своей группы и пытается зайти в хвост атакующим.

Передав Карпову: "Оставайся с бомберами", сам подключаюсь к атаке.

В это время Тернюк сбивает один Ме-109.

Немцы, потеряв надежду на прорыв к нашим бомбардировщикам, отстали, а мы догоняем "петляковых". Вот уже виден аэродром, и Тернюк не выдерживает:

- Что скажете, "головастики"? Ведущий "Беркута" в восторге:

- Молодцы! Красиво сработали. Приятно иметь с вами дело! Спасибо!

Так же поблагодарив "больших" за совместную работу, мы пошли на посадку.

Когда я вылез из кабины, механик Козлов был уже рядом:

- С победой, командир?

- Да, "пешки" ударили как надо, а Тернюка можешь поздравить: сбил "сто девятого".

- Что я говорил? Порядок! А насчет поздравления - не беспокойтесь, будет сделано, - пообещал механик.

В конце дня, перед заходом солнца, когда мы были в столовой, к нашему столу подошел Козлов. Лихо козырнув и получив разрешение обратиться к Тернюку, он поставил перед ним пол-литра шнапса.

- Алексей Эммануилыч, поздравляю! А это, - сержант показал на бутылку, подарунок от технической мысли.

Тернюк смутился:

- Петро, спасибо, да я не пью...

- Положено, командир. Нарком определил по сто граммов, а тут на всех и того не будет. Бейте врага, как сегодня! Успеха вам...

Мы выпили за общий успех и победу, за здоровье Тернюка и чтобы фрицам от него было лихо до полного их разгрома.

12 июля наступил новый этап Курской битвы. Войска Брянского и на левом крыле Западного фронтов, поддерживаемые авиацией, перешли в контрнаступление против орловской группировки фашистов. Тремя днями позже к ним подключились войска правого крыла Центрального фронта.

Боевой работы прибавилось и нам на белгородско-харьковском направлении. В воздушных сражениях под Курском советская авиация окончательно завоевала стратегическое господство в воздухе, но оно пришло не сразу.

Мне вспоминается боевой вылет того времени, когда по стечению ряда не очень приятных обстоятельств над полем боя пришлось остаться одному. Высота была 3500 метров, и я решил забраться повыше: при таких преимуществах, как скорость и высота, маневр обеспечен. Вскоре увидел перед собой пятерку истребителей и вначале не мог понять, чьи они: свои или чужие? Сближаясь с пятеркой, я думал: если это Ме-109 - атакую и, не ввязываясь в затяжной бой, отрываюсь.

Да, это были "мессершмитты", и я поступил, как было задумано. Пикирую на тройку, так, чтобы, не выходя из атаки, нанести удар и по идущей ниже паре. И вот даю очередь по

тройке - безрезультатно. Проскакиваю к паре, а она маневром уходит из-под удара и тут же начинает наседать на мой хвост. "Вот это дело: атакующий сам попал как кур во щи", - пронеслась досадная мысль. Пытаясь уклониться от боя, я взмываю ввысь, пара Ме-109 не отстает, сближается... На этой высоте "лавочкину" трудно, тягаться с "мессами", и тогда снова бросаю машину в пике. Неравная схватка, зачинщиком которой я стал по собственной воле, переходит на 2000-2500 метров, где мой самолет не уступает "мессершмитту". "Сто девятые" не торопятся. Атаки их грамотны и методичны: умело маневрируя, они пытаются взять меня в клещи. Пара слева, пара справа почти одновременно атакуют и атакуют мой "лавочкин". Несколько раз скольжением под атакующих или боевыми разворотами мне удавалось избежать поражения.

Но вот я допускаю ошибку: на какую-то долю секунды задерживаюсь с маневром и расплачиваюсь за это. Очередь "сто девятого" - треск, хлопок, и фанерной обшивки на плоскостях как не бывало: разрывы снарядов и встречный поток воздуха мгновенно раздели крылышки истребителя. Самолет резко опускает нос, сваливается па крыло, переходит в отрицательное пикирование. Меня вытягивает из кабины, но я все-таки пытаюсь управлять исковерканной машиной. Она вяло очень неохотно! - почти над самыми верхушками деревьев выходит из пикирования. Осматриваюсь: четверка "мессеров" уходит от линии фронта, они, видимо, решили, что со мной все покончено...

А я, оставшись один, подсчитываю убытки: плоскости полностью раскрыты видны лонжероны, нервюры, нижняя обшивка. Левый посадочный щиток поврежден, руль поворота на движение педалями не реагирует. Одни элероны да руль глубины еще слушаются ручки управления.

Осторожно доворачиваю до нужного курса и лечу, надеясь на русское авось...

Посадку я произвел с ходу, подрулил к капониру. Навстречу бежит механик: вид у сержанта удивленный, словно перед ним появился нежданно-негаданно инопланетянин и он не знает, как поступить в столь щекотливой ситуации. А у меня на душе кошки скребут, но вида не подаю, бодрюсь:

- Козлов, как будет: раз, два - и готово? Механик радостно восклицает:

- Жив?! Ну, командир, такого у нас еще не случалось!.. Как же вы долетели?

"Я его совсем недавно ругал, а он радуется, словно встретил родного брата после долгой разлуки". Эта в общем-то немудреная, но по-фронтовому добрая мысль приходит в голову,

и мне хочется сказать что-то очень сердечное славному парню.

- Петя, долетел-то не я, а "лавочкин".

Козлов озабоченно осматривает самолет, давая самые неожиданные комментарии, охает, ахает и наконец сокрушенно говорит:

- Так раздеть машину...

Уверен, что кроме своего самолета он в эти минуты ничего не видел, ни о чем другом не мог думать.

Подошли летчики, техники, механики, и Козлов начал начальственно покрикивать:

- Чего смотрите?.. Вам что здесь, цирк, что ли?.. Работать мешаете!

- Петро, не шуми, - успокаиваю я механика. - Работе мешать не надо, а смотреть - пусть смотрят и знают, что со "шмиттами" шутки плохи.

- Валерий Александрович, - мягко, но настоятельно прошу старшего техника, - проверьте и определите, что можно сделать.

Через час с небольшим я вернулся к самолету. Консолей на нем уже не было. Они лежали на земле, а рядом с ними - совсем новенькие. Помощников около машины собралось иного: одни заплетали концы новых тросов руля поворота, другие снимали консервацию и готовили к подвеске крылья, а Козлов устранял дефекты в моторе. Он здесь, несмотря на присутствие техника звена Кочагина, был за главного - все обращаются только к нему: - Петро, посмотри!

- Козлов, проверь. Что еще сделать? В конце дня мне доложили о готовности машины к работе.

- Как, готова? - не могу поверить.

- Утром можешь облетать.

- Ну молодцы! - радуюсь и торжествую. - Вот молодцы, так молодцы!

Самолет у капонира стоит как новенький. Я внимательно и придирчиво осматриваю его, сажусь в кабину, проверяю управление: как часы! На душе такая радость, хоть пой:

- У вас действительно все, как в поговорке Козлова: раз, два - и готово!

Через день такую же работенку задал механикам я техникам мой заместитель Алексей Степанович. На моторе его самолета не то снарядом зенитки, не то очередью с "мессершмитта" отбило головку цилиндра. Более семидесяти километров Амелин летел на подбитой машине: масло забрызгало все капоты, остекление кабины, фюзеляж. Но хорошо, что случилось это с верхним цилиндром. Смазки хватило, мотор не заклинился, и летчик благополучно произвел посадку на своем аэродроме. Техники с

его машиной, как и с моей, управились быстро: в течение дня сменили мотор. А монтаж АШ-82 на "лавочкине" не из легких. В тыловых условиях замена мотора длилась порой неделю.

Так трудились наши боевые помощники и все те, кто в полку и батальоне обеспечивал полеты.

С переименованием Степного военного округа в Степной фронт 4-й истребительный авиакорпус из 2-й воздушной армии Воронежского фронта переходит в 5-ю воздушную армию под командованием генерал-лейтенанта С. К. Горюнова.

И вот раннее утро 5 августа. Взлетаем всей эскадрильей на сопровождение "петляковых". Куда, на какую цель - пока не знаем. Такое случалось нередко. Ясно одно - неотступно следовать за бомбардировщиками, охранять от немецких истребителей.

Пе-2 идут колоннами, по две девятки в каждой. Мы распределились по паре на каждом их фланге: я - с ведущей, а четверка Тернюка - с замыкающей. Звено Амелина летит сзади и выше всех. Свирепствуют зенитки. Бомбардировщики применяют свой обычный противозенитный маневр (он с земли не виден артиллеристам) - летят со скольжением влево, снаряды ложатся на одной с ними высоте, но немного правее.

Замечаю среди мелких разрывов три крупные шапки черного дыма. Один бомбардировщик от прямого попадания снаряда большого калибра на какой-то миг словно приостановился, затем, опустив нос, свалился на левое крыло и, вращаясь вокруг вертикальной оси, как в плоском штопоре, полетел вниз. "Петляковы", не дрогнув, идут плотным строем.

При подходе к Борисовке слышу команду:

- Приготовились!

После команды "Пошел!" бомбардировщики ринулись на врага. Моя восьмерка пикирует вместе с ними, ведет огонь по наземным объектам. Бомбы точно попали в цель. Выйдя из пикирования, Пе-2 развернулись и взяли курс на восток. Мы - на своих местах. Вдруг слева под нами я замечаю две девятки "юнкерсов" с девятью истребителями прикрытия. Слышу знакомый голос ведущего с "пешек":

- "Маленькие", атакуем!

Меня это не удивило: не раз приходилось слышать, что командир бомбардировочного корпуса генерал И. С. Полбин вступал в бой с "лапотниками" и побеждал. Освободившиеся от бомб пикировщики решили сорвать удар фашистов по нашим войскам и на этот раз. В плотном строю со снижением они бросились в атаку на "юнкерсов". Интересно было наблюдать за ними... Необычное зрелище! Да и неожиданно это как-то... То, что слышал,- одно, а видеть - совсем другое.

Тут же передаю своим летчикам:

- Тернюк, оставайся с бомберами. Амелин, атакуем истребителей!

Противник растерялся: "мессеры" заметались, не зная, от кого защищать "лапотников" - от нас или от полбинцев?.. "Юнкерсы" же, не выдержав такого стремительного натиска и скорее от невиданного ранее психологического воздействия свирепо надвигающихся громадин, чем от самого огня атакующих, пикированием с переворота - так быстрее! - отступили восвояси. Две девятки как ветром сдуло!

Амелин кричит в эфир:

- Забодали полбинцы фашистов! Молодцы!

- И вам спасибо, "маленькие", - услышали мы спокойный голос лидера Пе-2.

"Мессершмитты" сделали было попытку преследовать столь необычных "истребителей", но, потеряв двух сбитых - одного от атаки Амелина, - отстали.

Оценку истребителям при совместном полете с бомбардировщиками обычно давали экипажи сопровождаемых самолетов, и, надо сказать, мы не были перед полбинцами в долгу. Подтверждением тому - многие сохранившиеся шифротелеграммы с отзывами командира 1-го бомбардировочного авиакорпуса генерала Полбина.

В тот день мы снова поднялись в небо группой, которую возглавлял я. Только задача стояла иная - прикрытие войск, штурмующих Белгород. Со мной шли ведомый Мудрецов и пары - Тернюка и Карпова, а сзади и выше - неизменно четверка Амелина. Сорок минут висела десятка наших "лавочкиных" над передовой - и ни одного самолета противника!

Жаль было напрасно потраченного времени, сожженного "Горючего. Не было врага, не было схватки, не было тех привычных перегрузок, от которых временами темнеет в глазах и приборная доска застилается пепельно-черной пеленой.

Летчикам, даже не воевавшим, знакомо это ощущение неудовлетворенности, вроде бы ты и не виноват, но что-то не сделано... или сделано не до конца...

Чувствую, как тело расслабляется, от однообразного, убаюкивающего гула мотора начинает клонить в сон. Решительно тряхнув головой, оглядываюсь на Мудрецова, будто он мог увидеть меня за таким недостойным для воздушного бойца занятием, как поклевывание носом в приборную доску.

После очередного разворота привычно бросаю взгляд на самолеты своей группы: метрах в пятистах над нами идет четверка "Яковлевых". И вдруг неожиданный треск по левому

борту "ястребка" - я ощущаю сильный удар по ногам, перед глазами разрушающийся борт машины, а из-под приборной доски языки пламени!..

Самолет, перевернувшись через крыло, устремляется к земле. Пытаюсь вывести его из пикирования: беру ручку на себя - никакого эффекта, работаю педалями бесполезно. А в кабине уже полно дыма, и я начинаю задыхаться. Запахло паленым: пламя нестерпимо жжет лицо, открытую часть рук между перчатками и рукавами комбинезона. Я уже не могу определить, в каком положении самолет падает к земле и сколько до нее осталось - тысяча, триста метров?..

Попытка покинуть машину не удалась - чудовищной силой прижало к сиденью. Но я все-таки пытаюсь отделиться от враждебного мне теперь ястребка: поджимаю ноги к сиденью, руками упираюсь в борта кабины и, собрав все силы, что были и что пришли ко мне в эти роковые секунды, резко выпрямляюсь - набегающий поток воздуха мгновенно вырывает меня из кабины, которая уже целиком объята пламенем...

Проходят мгновения, и я чувствую, что нахожусь в свободном, стремительном падении. Надо открывать парашют, но какая высота?..

Не имею понятия. И тогда хватаюсь за вытяжное кольцо, дергаю его и жду... со страхом жду, что мгновением раньше, чем раскроется парашют, ударюсь о землю... Но вот за спиной явственно слышу шуршание вытягиваемых из ранца строп, затем - хлопок, меня тряхнуло, и я повисаю на раскрывшемся парашюте. Разодрав веки пальцами, скрюченными в сгоревшей коже перчаток, вижу, что высота еще порядочная. Левая сторона комбинезона горит, с земли тянутся цветные нити трассирующих пуль. Этого еще не хватало! В самолете не сгорел, так сейчас добьют. Захватив несколько строп, скольжением увеличиваю скорость снижения. Машины товарищей по нисходящей спирали кружат надо мной, словно ласточки после дождя. А я не могу помахать им рукой - мол, жив, не волнуйтесь.

Земля стремительно приближается. Отпустив стропы, приземляюсь на ноги, но они, как ватные, подгибаются, и я падаю. Резкая боль пронзает от ног до головы!

Освободившись от парашюта, вгорячах я вскакиваю, чтобы показать снизившейся паре "лавочкиных" из моей эскадрильи: мол, идите на восток, домой, но снова падаю от нестерпимой боли.

С пистолетом в руке ползу к обгоревшим кустам, за которыми глубокий овраг. Вижу, как оттуда, пригнувшись, бегут ко мне человек пять или шесть в маскхалатах. Кто они, эти люди, - свои,

чужие?.. Магазины автоматов у бегущих - рожковые. Подпускаю метров на пятнадцать и кричу, вернее, пытаюсь кричать в горле пересохло, губы вспухли:

- Стой! Стрелять буду!

Люди останавливаются, удивленно глядя на меня. Детина огромного роста, сказав "мы русские", валкой походкой продолжает приближаться ко мне.

- Не подходи, - угрожающе поднимаю я пистолет.- Почему автоматы немецкие?

- Трофейные, - спокойно отвечает он.

У одного замечаю автомат с круглым диском и тогда устало опускаю руку:

- Помогите. Я ранен...

- Это другой разговор, - раздраженно заключает все тот же детина. - А ты кто, немец? Если сбрешешь, вмиг продырявлю, - и направляет на меня ствол своего автомата. - Мы видели твой самолет - он упал рядом. Почему на его хвосте кресты?

Недоуменно посмотрев в его сторону, говорю уже миролюбиво:

- Ноги у меня побиты. Помогите добраться до вашего командира или туда, где есть связь, там разберутся, кто я такой.

Зашуршали кусты, маскхалаты обступили меня. Детина, наклонившись ко мне, посмотрел на мои сапоги:

- Э-э, браток, да ты уже продырявлен. В это время подошла девушка с двумя пожилыми бойцами, и он обратился к ней:

- Сестричка, здесь дело по твоей части. Помоги соколу.

Девушка раскрыла санитарную сумку. Детина осторожно начал стягивать у меня сапог с левой ноги и, заметив на моем лице гримасу, буркнул:

- Коля, забери у него пистолет. А ты, летун, терпи - разведчиком будешь.

- Тоже мне разведчик: белые опознавательные полосы на фюзеляже за кресты принял, - превозмогая боль, возразил я.

- Может быть. Мы не подходили близко к твоему самолету, - ответил он и, сняв сапог, из которого полилась кровь, отбросил его в овраг.

Вслед за ним со словами: "Они, наверное, не скоро потребуются" - швырнул и второй сапог.

Ножницы в руках медсестры безжалостно быстро раскромсали мои брюки, комбинезон. Когда она начала бинтовать ноги, пятерка разведчиков заторопилась:

- Ну, нам пора в путь-дорогу на Белгород. Доставь его, сестренка, куда следует. А ты, пилот, быстрей поправляйся, еще повоюешь.

- Ни пуха ни пера вам. Возвращайтесь, - сказал я на прощание. Сестра, закончив перевязку, распорядилась отправить меня в санбат, а сама, склоняясь под свистящими пулями, пошла дальше - на помощь другим.

Я перевалился на самодельные носилки, и вот тут-то мне и стало по-настоящему плохо: в теле озноб, лицо горит, в ногах боль... Интерес к окружающему сменился безразличием. Автоматная трескотня, свист пуль, завывание пролетающих мин и снарядов, грохот разрывов - ничто не волновало меня. Минут через десять в воздухе послышалось характерное завывание моторов: на горизонте появилась большая группа бомбардировщиков противника.

Мои санитары-туркмены, видно, хорошо понимали, что такое авиация, и, оставив меня в овражке, побыстрее укрылись в траншее. Девятка "хейнкелей" при подходе к переднему краю обрушила свой груз на наши войска. Одновременный взрыв сотен бомб потряс воздух. Земля содрогнулась, меня обсыпало мелкими комьями выброшенного грунта, и все стихло. Санитары выбрались из траншеи, но еще нескоро вынесли меня из пекла боя.

В санбате я оказался около одной из палаток, откуда вскоре вышла девушка в белом-халате. Туркмены, как могли, объяснили ей, что это, мол, вроде летчик. Медсестра подошла ко мне, взглянула на забинтованные ноги, поняв, что я не из тяжелораненых, после нескольких ласковых слов попросила:

- Потерпи немного, сейчас посмотрит доктор.

Пока я ожидал своей очереди, из палатки несколько раз выносили в окровавленной простыне останки ампутированных конечностей - зрелище неприятное. Мысли от этого возникали тревожные: я невольно посматривала на свои ноги, успокаивая себя тем, что у меня-то обойдется без ампутации.

Часа через полтора, а то и больше, когда на операционном столе осмотрели мои ранения, хирург, нахмурившись, произнес:

- Придется расставаться с левой стопой. Как, пилот?

- Э-э нет, доктор, так не годится. Какой же пилот без ноги, - возразил я.

Но доктор продолжал очень серьезно:

- Думать нужно не о полете, а о жизни. Газовая гангрена гуляет. Видишь, чем бинтуем, - лоскутами из простыней. Раненых - как никогда. Бинтов не хватает. Сейчас пожалеем стопу, а позже, может, и по колено придётся, и то не будет спасением.

- Все равно, доктор. У меня выбора нет - только полеты или ничего. Ноги оставьте, - попросил я. - Замотайте их чем угодно и отправьте меня в полк.

Хирург еще раз посмотрел левую ногу:

- Рискнем. Сделаем что в наших силах и с очередным рейсом отправим вас в эвакогоспиталь.

Перед рассветом всех нас, раненых, погрузили в полуторку. В госпиталь, располагавшийся в Короче, мы прибыли к вечеру. Сгрузили нас осторожно и быстро во дворе с земляным полом, покрытым толстым и мягким, как поролон, слоем высохшего и растоптанного конского помета. Хотя и отправили в тыл эшелон с ранеными, но двор уже был полон нашим братом - вновь прибывшими.

...Проходили уже четвертые сутки моего пребывания на этом "поролоне", присыпанном соломой. Нянечек госпитальных не хватало. И, бывало, поставят в центре двора ведра с кашей, положат около них вещмешок с хлебом, и мы действуем по системе самообслуживания. Все, кто может, выползают из-под навесов с кружками, котелками. Я ходить не мог, но на четвереньках с обмотанными тряпьем коленками передвигался довольно энергично. Так что еще и помогал товарищам по несчастью. Вначале разделывал хлеб, затем "разносил" еду.

К концу дня обычно отправляли очередную партию раненых в тыловые госпитали, и нас наконец перевели со двора в палаты здания. Меня поместили в комнате, где на застеленном соломой полу лежали танкист с обгоревшим лицом, раненый артиллерист и летчик из экипажа Пе-2. Пилот этот с обожженным лицом и руками - щека и язык у него были разорваны осколками снаряда - не мог ни говорить, ни есть. Его кормили через тонкую резиновую трубочку из поильника. Настроение у меня прескверное - попытка в первый же день пребывания в госпитале связаться со своим полком не удалась. Вглядываясь в синеву неба, я постоянно корил себя за непростительную промашку в полете: как же не заметил, как мог допустить, чтобы какой-то шальной очередью - без боя! - вывели меня фашисты из строя...

Решаю бежать в полк! Признаюсь товарищам, что эвакуироваться не буду. "Ходули" выпрошу и убегу, не дадут - уползу...

Мне сделали очередную перевязку. Самое страшное для моих ног миновало. А когда получил костыли, принялся за разработку побега. Все рассчитал по правилам: ночью не сплю - нужно уйти до рассвета, охрана госпиталя проверена; каптерка с обмундированием по соседству с нашей палаткой, и замок на ней висит простейший - для виду. Сосед-артиллерист открывает его гвоздем, я забираю брюки - такие же, как были у меня, разрезанные, с обильными следами крови. Так все и сделал. Только вот гимнастерки почему-то не оказалось - решаю идти без

нее.

Дождь, начавшийся с вечера, к середине ночи стих. Но под ногами слякоть, костыли расходятся в стороны - и падаю носом в грязь. Поднимаюсь, но, еще не выйдя со двора госпиталя, падаю вторично и убеждаюсь, что в таких условиях далеко не продвинуться. Возвращаюсь в палату грязный и злой. Товарищи пытаются успокоить:

- Завтра будет хорошая погода. Уйдешь, не огорчайся.

С утра засияло солнце. Земля подсохла, и ночью, на девятые сутки после прыжка из горящей машины, второй раз распрощавшись с товарищами, я покидаю госпиталь.

По Короче, боясь, как бы не задержали, иду торопливо. Очутившись на окраине, останавливаюсь у дороги в надежде встретить попутную машину и лежу минут тридцать. Темнота рассеивается - вся Короча как на ладони. И страх быть задержанным гонит меня вперед. Ковыляю на костылях часа полтора - дорога мертва, по ней нет никакого движения. Путь держу на ближайший аэродром братского полка нашей дивизии.

Уточнив направление, сворачиваю на проселочную дорогу - напрямик к аэродрому, она проходит через две небольшие деревушки. Питаюсь, как в песне: "Хлебом кормили крестьянки меня, парни снабжали махоркой". Старушки, женщины, детвора смотрят на мой далеко не воинственный вид с удивлением. И действительно, я - босиком, левая нога, согнутая в колене, висит на подвязке, правая - с засученной штаниной брюк, в бинтах не первой свежести, нательная рубашка с тесемками вместо пуговиц нараспашку, заросшее лицо, взъерошенная шапка нерасчесанных волос - куда как хорош! Но мне давали хлеб, картошку, а в одном месте даже кружку молока. А я в знак благодарности проводил успокоительные душевные беседы и отвечал на множество самых разнообразных вопросов.

- Родной, не видал ли моего сынка Колю?..

- А скоро ли войне конец?.. - спрашивали крестьянки.

- Воюет ваш Коля! Гитлера скоро повесим!.. - убежденно говорил я. А тем, кто несколько месяцев не получал от своего солдата весточки, советовал ждать и не терять надежды на встречу. Указывая на себя, добавлял, что, возможно, как и я, где-нибудь в госпитале или у партизан, что уж не до писем им.

Так я прошел тридцать пять километров - и ни одной автомашины! Ладони рук и под мышками растер костылями в кровь, да и усталость валила с ног. К вечеру, когда солнце в безоблачном небе опускалось к горизонту, вышел к окраине аэродрома, и - боже ты мой! - на нем ни одного самолета, никаких признаков жизни! Братский полк ушел...

"Все, конец тебе, Кирилл! Свалишься и сгинешь в этой деревушке", резанула по сердцу малодушная мыслишка. Стою и раздумываю: "Что же делать?" Вдруг вижу: из лесопосадки, что на правой стороне аэродрома, идет слабый дымок. Протираю глаза: не мираж ли? Нет, снова тянется струйка дыма... Я дотащился туда в надежде встретить кого-либо из аэродромной службы.

То-то была радость! Стоит автомашина, рядом у костра три человека. Оказывается, это шофер и два механика, оставшиеся здесь, чтобы сдать на склад мотор. Свою задачу они выполнили, а как справятся со второй - печеной картошкой, - поедут в свой полк на новую точку. Объяснив им, кто я, сажусь рядом с машиной на кучу соломы и жду - мне не до картошки в мундире.

В тот же вечер, хотя и поздно, мы были в братском полку. Встретили как своего и сразу же сообщили в часть, откуда утром на По-2 прибыл летчик Аладин и забрал меня. Радость при встрече с товарищами была безграничной. Амелин, как мне казалось, выглядел счастливым не менее, чем я. От него мы только и слышали:

- Я им говорю, что ты жив, а они не верят, твердят одно и то же - погиб в бою или подорвался на мине...

Оказывается, на мои поиски выезжал майор Башкирцев и машина его подорвалась на минах. Майор вернулся с известием, что летчик, приземлившийся в этот день на нейтральной полосе с парашютом, погиб, подорвавшись на минном поле.

Замполит, радостный и взволнованный, убеждал меня и всех присутствующих:

- Мне хотя и неудобно ссылаться на приметы, но все же скажу. Народная молва утверждает: если тебя сочли погибшим, а ты оказался целехоньким - будешь жить долго. Ты теперь у нас - как заговоренный от пуль и снарядов!..

Наш авиаполк, чтобы не отставать от наступающих войск, перелетел на аэродром неподалеку от Харькова. Впервые я перебазировался на новую точку на автомашине. А вскоре командир полка, убедившись, что ноги мои справляются с управлением самолета, разрешил слетать по кругу, на пилотаж, и вот снова я в боевом строю, в родной эскадрилье.

Первое время, правда, до самолета я добирался на костылях, потом без них, стараясь меньше хромать: увидит, кто из старших - дадут нагоняй. Но жизненные силы организма, страстное желание летать и сражаться одержали верх - раны мои зарубцевались, и я уже редко вспоминал о них.

В суровых боях Курской битвы неизмеримо окреп весь наш полк. Пламя огненной дуги закалило воздушных бойцов; выросло их боевое мастерстве. Многие из летчиков, прибывшие к нам

перед битвой, достойно прошли ее суровое испытание, совершив до 25-40 боевых вылетов.

Часто вспоминаются мне жаркие схватки в небе над Курской дугой. 53 боевых вылета, 27 воздушных боев, 9 сбитых самолетов врага - таким стал мой личный счет за время боевой работы под Белгородом.

Щит пехоты

Начинался новый этап вашего летне-осеннего наступления на советско-германском фронте. Но враг не просто отходил: он цеплялся за каждый населенный пункт, за всякую удобную позицию.

Как-то нам поставили задачу на сопровождение двух девяток пикировщиков; которые должны были нанести удар по днепровскому мосту. Необычность предстоящего полета заключалась в удаленности цели и рекомендациях по выполнению этого задания: истребители взлетают с аэродрома подскока, а именно - из-под Харькова. По маршруту, начиная от линии фронта до цели, были указаны лесные массивы, в которых следовало укрываться в случае непредвиденного покидания самолета или вынужденной посадки.

Когда мы определили расстояние до объекта удара, произвели расчет расхода горючего на боевом режиме, то убедились в правоте указаний: топлива в обрез, только чтобы дойти до моста и обратно; гарантийного запаса, предусматриваемого в таких случаях, нет. А если будет бой, хотя бы пятиминутный, горючего до Харькова не хватит.

Мысль каждого пилота работала в одном направлении - экономичный режим полета, сокращение времени возможного боя. Если же подобьют, откажет мотор," выработается топливо - дорога только к партизанам. Долго там не задержимся: враг отступает - месяца через два-три подойдут наши и вернемся в свой полк. Кое-кто из летчиков настолько живо вообразил себя партизаном, что запасся тёплой фуфайкой и пристроил в кабине самолета армейскую шапку-ушанку и автомат.

Незадолго до этих необычных приготовлений в полк пришло новое пополнение летного состава: А. Амуров, А. Хлебалин, чуть позже - В. Погодин, Н. Павленко. Вслед за ними со 193-м полком, перегоняющим машины для дивизии, прилетели И. Середа, М. Литвинов, Е. Гукалин, Н. Васильев.

Уровень подготовки молодых летчиков не отличался от уровня подготовки их предшественников, и все эти ребята, конечно, хотели поскорее пойти на боевое задание. Но в столь трудный вылет по уничтожению днепровского моста их не включили. Наряд истребителей состоял из восемнадцати самых опытных летчиков нашей части, двенадцать таких же бойцов, не раз опаленных в огне воздушных атак, взяли из братского 193-го истребительного авиаполка. Командиром всей группы назначили Подорожного.

К вечеру 7 сентября все экипажи перелетели на аэродром подскока. Здесь мы наконец-то познакомились с экипажами

"пешек". До этого встречались только с ведущими некоторых групп да экипажами-разведчиками, которые перед вылетом на фотографирование переднего края прибывали к нам, чтобы согласовать действия.

На общей предварительной подготовке до летного состава были доведены цель и маршрут, задачи истребителей, варианты преодоления ПВО противника.

Командир объединенной группы проникновенно сказал:

- Мы не раз убеждались в ювелирной точности работы пикировщиков. Истребители надеются, что вы и сейчас сработаете на славу - разнесете мост, и враг лишится возможности подвозить войска к фронту. Обещаем, что ни одна атака "мессершмиттов" не отвлечет вас...

Подготовка к завтрашнему дню была окончена. Экипажи - и пикировщики, и истребители - гурьбой пошли на ужин в столовую.

У пилотов, на мой взгляд, больше чем у кого-либо раскованности и простоты в минуты веселья. За столом царит шутка и добросердечность, здесь и молчаливый по природе человек становится общительным. На фронте, правда, нам редко удавалось вот так сесть за грубо сколоченный стол и выпить свои боевые сто граммов в окружении многих десятков бойцов-побратимов. Возможно по этому и запомнился тот задушевный товарищеский вечер, не отмеченный в журналах боевых донесений.

...Стояла темная сентябрьская ночь - долгая, тянущаяся без малого половину суток. И звезды были крупнее, ярче тех, июльских, светивших нам под Курском. Почему-то многое замечаешь даже в череде таких вот напряженных дней.

Горизонт едва просматривается в предрассветной темноте, а техники уже опробовали моторы. Бензобаки заправлены под самую пробку. Руление сокращено. Взлет сразу же за "петляковыми" - пристраиваемся к ним по прямой. Все делаем так, чтобы до минимума сократить расход горючего.

На полпути к цели мы встречаем вражескую группу бомбардировщиков в сопровождении истребителей и расходимся с ними левыми бортами, как корабли в море. "Шмитты" заметались было, не зная, что делать. А нам командир полка коротко передал по радио:

- Не ввязываться!

"Петляковы" - ни звука. Молодцы ребята! Прошли - словно и не заметили самолеты гитлеровцев.

Впереди, в утренней дымке, сабельным серебром сверкнула водная гладь Днепра. Я впервые видел эту поэтическую реку.

Наверное, половина украинских песен о ней, как у русских о Волге.

Уже видны очертания города и фермы моста. Пикировщики перестраиваются в колонну звеньев.

На земле и в воздухе удивительный покой: ни зенитного огня, ни фашистских истребителей. Не ждали...

Первая группа - звено за звеном - пикирует на цель. Железнодорожный состав на мосту останавливается. В пике устремляются звенья второй девятки. И вот хорошо видны три разрыва бомб в левобережном начале моста. Есть попадания!

Когда уже наше последнее звено выходило из пикирования, заговорили вражеские зенитки. Проснулись!

"Петляковы", согласно и четко приняв прежний боевой порядок, идут плотным строем. "Лавочкины" на их флангах - сверху, снизу, сзади. Так спокойнее и надежнее.

Истребители противника догнали нас у самой линии фронта. Сковывающая группа из братского полка устремилась на врага. У ребят хватит всего мастерства, отваги, боеприпасов, но горючего?..

Тревожную мысль прерывает команда Подорожного:

- Держаться своих мест!

"Мессершмитты", видимо поняв бессмысленность преследования, вскоре вышли из боя. А "пешки", поблагодарив нас за совместную работу, ушли на свою базу. У них горючего вполне достаточно. Мы же произвели посадку на аэродроме подскока, заправились и разлетелись по своим точкам.

Фронт все ближе подходил к Днепру. Наконец наступил тот долгожданный день, когда мы перебазировались на аэродром Большая Даниловка.

Мы - на Украине! В боевых действиях полка начали преобладать вылеты на разведку, сопровождение штурмовиков, одиночных По-2, выполнявших фотографирование промежуточных оборонительных рубежей противника. Один-два полета в день - почти передышка, если сравнивать это с ожесточенными боями под Белгородом.

Можно было продолжить подготовку молодых летчиков. И в эскадрилье у каждого новичка мы проверили технику пилотирования в зоне. Затем выполнили по нескольку учебных полетов на слетанность пар, отработку коротких, стремительных атак.

Убедившись, что молодые пилоты могут держаться парой в групповом воздушном бою и самостоятельно выходить на аэродром, я брал одного-двух в группу уже на выполнение боевого задания.

На протяжении месяца летчики нашего корпуса с рассвета и до темноты "висели" над Днепром, на участке Мишурин Рог - Бородаевка, прикрывая переправы через реку, а также войска на плацдарме.

Немцы стремились сбросить небольшие подразделения с занимаемых участков. Но наши войска стояли насмерть, накапливая силы для дальнейшего продвижения вперед. Поэтому задача перед истребителями ставилась предельно кратко: любой ценой не допускать к ним бомбардировщиков противника.

...Десять "лавочкиных", ведомых мною, вышли на задание, как только над аэродромом рассеялась утренняя дымка. Боевой порядок несложен - шесть машин в ударной группе, четыре - в сковывающей (это пилоты первой эскадрильи во главе с комэском Амелиным).

Набрали три тысячи метров. Под нами Днепр. С командного пункта переднего края предупреждают:

- Будьте внимательны! В воздухе истребители противника. "Яки" только что дрались со "сто девятыми".

Я смотрю вверх, по горизонту, ниже себя - противника не видно. Где-то прячется, чтобы выскочить неожиданно и нанести удар.

Над рекой плывут разорванные клочья тумана, предвещая хорошую погоду. И вдруг вижу: впереди, по течению реки, метрах в пятистах ниже нас, идет восьмерка "мессершмиттов". Возможно, они появились, чтобы отвлечь нашу группу, а в это время "юнкерсы" и пролетят беспрепятственно?..

Бой со "сто девятыми" нежелателен, он в наши планы не входит: свяжешься с истребителями - прозеваешь бомбардировщиков. Что же делать? Решаю все-таки ударить и коротко объявляю группе свой замысел:

- Схватку вести, не уходя из района прикрытия. При появлении бомберов прорываться к ним!

Не теряя времени, используя преимущество в высоте, мы с ходу бросаемся в атаку. Противник уже заметил нас. Его четверки одна за другой уходят вверх с разворотом вправо. Мысленно ставлю за этот маневр оценку "хорошо" - по старой инструкторской привычке. А сам разгоняю скорость до максимальной, чтобы не упустить "шмиттов", которые теперь уже устремляются вниз, как бы приглашая нас вести бой на вертикалях. Возражений нет: на вертикалях, так на вертикалях!

Даю команду Амелину:

- Алексей! Оставайся на высоте и держи превышение. Внимательней за воздухом!..

Моя шестерка мчится на противника. Помня, что "лавочкины"

на пикировании уступают "мессерам", ловлю вторую четверку на выходе из него, а первую атакует Амелин. И вот готово: один фашист приказал долго жить!

Атаки следуют непрерывно. Самолеты постоянно меняют положение относительно друг друга. Это напоминает бешеную карусель. Вдруг замечаю две девятки немецких бомбардировщиков, а с ними - двумя четверками - "сто девятые".

- Под нами "лапотники"! Атакую! - передаю по радио и, выбрав удобный момент, полупереворотом отрываюсь от "мессершмиттов", как бы сваливаюсь на ведущую группу "юнкерсов".

Вражеские истребители, от которых я только что оторвался, меня не преследуют. Пара "шмиттов", идущая слева от бомбардировщиков, - не помеха, через нее можно проскочить. Атаку пары "сто девятых", что правее "лапотников", надо опередить. С четверкой "шмиттов", идущих позади второй девятки бомберов, встреча после атаки. Главное сейчас - стремительность, точность. Командую своему напарнику Мудрецову:

- Бей левофлангового, замыкающего! Я - ведущего! Выход - над группой, вправо.

Сближаемся с "юнкерсами". Стрелки открыли плотный огонь из бортового оружия. Жарковато... Мысленно успокаиваю себя: все внимание - на цель... Стрелки промахнутся, не попадут...

Пара вражеских истребителей, через которую мы с Валентином только что прорвались, осталась далеко позади. Та, что правее, - не в счет; она разворачивается для атаки, но уже поздно. Дистанция до противника настолько мала, что силуэт "лапотника" выходит за пределы отражателя прицела. Длинная очередь - и "юнкере", охваченный пламенем, падает одновременно с самолетом, сбитым моим ведомым.

Да, не часто случалось в эскадрилье, чтобы в одновременной атаке парой истребителей были уничтожены сразу два вражеских бомбардировщика! Довольно синхронно сработано.

Из атаки мы выходим вверх над "юнкерсами" - мимо пары "мессеров", что сопровождает вторую девятку бомберов.

Тернюк с Карповым бросаются к нам на помощь. Сейчас во что бы то ни стало надо прорываться к "лапотникам": они вот-вот начнут бомбить наземные войска. Истребители противника, понимая это, лихо атакуют, сковывая нашу группу боем. Это-то - не страшно! Мы боимся другого - "юнкерсы" уйдут...

Спина у меня взмокла, по лицу - пот в три ручья. И не столько от напряжения в бою - к этому я давно привык, - беспрерывно гложет мысль: задержать, не пропустить, успеть нарушить строй гитлеровских бомбардировщиков:

- Евстигнеев! "Яки" подходят. Они займутся "юнкерсами", а ты свяжи боем истребителей, - раздается голос с командного пункта. Я узнаю его: это командир корпуса Подгорный. Подмога очень вовремя. От радости кричу в эфир:

- Ура "якам"!

Да, пришли они, наши друзья, наши собратья. Не будь "Яковлевых", трудно сказать, чем бы все. кончилось. Передаю по радио своим ребятам:

- Орлы, слышали?! Бьем "худых"!

Силы словно удесятерились. А "шмиттам" было не до "Яковлевых": десятка красноносых Ла-5 наседала на них. На высоте от полутора до двух с половиной тысяч метров кружилось более двух десятков истребителей. Амелин с Жигуленковым и братьями Колосниковыми держатся с превышением, они не дают "мессам" подняться вверх. И противник уходит к нашей шестерке, в эту свалку, где даже очередь выпустить мудрено - прошьешь не только чужого, но и своего. Не стреляют и фашисты - по этой же самой причине. Самолеты в воздухе напоминали быстро изменяющуюся гигантскую спираль - все так стремительно и нестойко в этой необычной круговерти...

В поле моего зрения иногда попадают шлейфы дыма горящих бомбардировщиков врага, белые купола парашютов - это работают "яковлевцы". Вновь с командного пункта тот же голос:

- "Яки", набирайте высоту! Следуйте к "лавочкиным". Они ведут бой с истребителями!

Но помощь нам уже не требуется: "сто девятые" быстро уходят на запад, и я коротко передаю на командный пункт:

- Бой закончен!

Снова оттуда лаконичная команда:

- "Лавочкины" - три, "Яковлевы" - две тысячи метров. Находиться надо мной. Пусть пехота посмотрит на вас...

Да, для наших воинов присутствие советской авиации в небе всегда и моральная поддержка: есть защита сверху, значит, гони фашистов дальше без боязни, что на голову посыплются бомбы.

Боевой порядок восстановлен. Я бесконечно рад - все мои товарищи на месте. Теперь можно осмотреться, перевести дух, ожидая смену. А на смену нам пришла шестерка Ла-5, ведомая Кожедубом. Слышу его спокойный будничный голос:

- Как дела, Кирилл?

Отвечаю коротко, чтоб не засорять эфир, желаю Ивану успеха и беру курс домой. Результатами работы сегодня мы довольны - фашисты потеряли двух "юнкерсов" и трех "мессершмиттов".

Испытав тяжкое бремя воздушных боев, я постоянно и внимательно следил за психофизическим состоянием своих

пилотов. Самая большая опасность для бойца таится в безразличии к окружающему, в притуплении его реакции, воли. Бой с противником в таком состоянии заканчивается обычно трагически. И если я замечал у кого-либо из пилотов подобный душевный настрой, то с согласия командира полка направлял его на менее рискованное задание или просто оставлял на аэродроме. Так лучше всем: и сам не погибнет, и группу не подведет.

По-братски внимательно относился к нам начальник штаба полка Я. Е. Белобородое. Человек с большим чувством юмора, веселый, неунывающий, он был старше всех по возрасту, и летчики любили его. Забота начштаба о нас была трогательной. В трудные дни воздушных боев неназойливо, но строго он следил за соблюдением режима отдыха, питания летно-технического состава полка.

У начштаба всегда уйма работы. Бывало, зайдем поздним вечером на КП - Яков Евсеевич там. Перед ним кипа бумаг. Воротник гимнастерки расстегнут, он что-то быстро пишет, а левой рукой почесывает заросшую густыми волосами грудь. И видно, не без ярости.

- А, витязи!.. Входите, входите. С чем пожаловали?

Это его обычное приветствие, к нему все привыкли. И если он встречал нас как-то по-другому, мы знали, что произошло какое-то событие, не предвещающее ничего доброго.

Необычно сложилась биография Белобородова. В двадцатом году Яков Евсеевич участвовал в разгроме банд с громким названием "Голова", отрядов батьки Махно, а годом позже подавлял Кронштадтский мятеж. В 1935 году, тридцатичетырехлетним, вполне уже зрелым человеком, он окончил Качинскую школу пилотов. Но случились какие-то осложнения со здоровьем, и жизнь его не пошла ровной стежкой-дорожкой - пробуксовывала. Ровесники Белобородова командовали уже дивизиями, корпусами, воздушными армиями, а он застрял в штабе полка, и очень надолго...

Мне не раз приходилось слышать на командном пункте его телефонные разговоры с дивизионным начальством. Начштаба полка весьма категорично добивался своего - и, к примеру, на задание уходила не пара, как требовали сверху, а четверка или шестерка истребителей. Обычно это происходило в конце дня, когда летчики буквально никли от усталости.

Положив трубку на аппарат, он смотрел на нас и радостно посмеивался:

- Вот так-то! А то, это самое, лети парой против половины германской авиации...

И, заглядывая в график боеготовых машин, простодушно

говаривал:

- Дошло, соколики? Вижу вот у Евстигнеева в строю четыре штыка, а в первой эскадрилье - два. У Ивана - пара. Забирай всех, Кирилл! Так будет надежнее, веселее. Вылет через пятнадцать минут. По коням!

Как-то Белобородое подсчитывал так со мной наличие исправных машин, и тут на КП зашел Иван Кожедуб.

- Легок на помине... Иван, - обращаюсь я к товарищу. - Рекомендуют пощипать немчуру. У меня звено в готовности. Как ты?

- Я - как штык. Сам идешь?

- В паре с Рыжим. И пара Тернюка.

- Порядок, - удовлетворенно кивает Иван. - Тогда я и Муха с вами.

Доволен и я: лететь на задание с такими бойцами - просто радость!

- Значит, решено, поднимаемся шестеркой. Амелин остается в резерве начштаба...

И вот в районе патрулирования появились шесть "фокке-вульфов". Высота примерно одинаковая, поэтому я делаю попытку затянуть противника на вертикальные маневры. "Фоккеры" стремятся увлечь Ла-5 в глубь своей территории, но им это не удается. Вот так некоторое время прощупываем силы и возможности друг друга. Постепенно активность вражеских истребителей повышается. Сближение на дистанцию огня становится все чаще, но гитлеровцы умело защищаются. Видно, что летчики они бывалые, опытные. Однако осторожничать надоедает, и Кожедуб не выдерживает первым:

- Кирилл, врежем?!

- Я - за! - летит в эфир мой незамедлительный возглас.

"Лавочкины" закружились с еще большей энергией. Радиусы атак становятся минимальными, от перегрузок темнеет в глазах, и немцы, не выдержав предложенного темпа боя, уходят восвояси.

Мы по-прежнему барражируем над своими войсками, зорко следим, не появятся ли вновь вражеские самолеты. Но их нет.

Пара Кожедуб - Мухин органически влилась в четверку моей эскадрильи будто мы век вместе летали!

А в этом бою мне особенно понравился Мухин. Летчик не просто тащился за своим ведущим, а мастерски маневрировал с учетом возможных действий противника: как только "фоккер" приближался к Ивану, на его пути ложилась трасса огня от машины Мухина - и фашисту не до атаки.

Привычка, выработанная в полетах, зачастую обретала вторую жизнь на земле. Запомнилось, как во время разговора с

товарищами Василий Мухин поворачивал слегка опущенную голову и, как в бою, бросал зоркий взгляд серо-голубых глаз вверх, на собеседника. Войну этот замечательный летчик закончил Героем Советского Союза, сбив девятнадцать немецких самолетов.

Фронтовая жизнь заставляла меня не раз задумываться над ролью командира в управлении боем, иначе и нельзя. Комэск возглавляет группу, свое подразделение и идет впереди него ведущим. Он первым встречает противника и атакует его. Не мало ли это - первым напасть на врага? Бой ведь не единичная атака, это целый комплекс маневров, взаимных действий группы летчиков, которыми нужно управлять. Целесообразность действий группы на совести командира и зависит от его умения в ходе боя представлять боевую обстановку, разумно оценивать ее, правильно строить маневр, увлекая товарищей личным примером на схватку с противником. Это уже искусство командира.

Слетанными экипажами, не раз бывавшими в бою, управлять легко. Командир и летчики хорошо понимают друг друга: маневр ведущего вполне ясен подчиненным, а ему известны возможности, каждого бойца. Получается единая, всеобъемлющая гармония воздушного боя. Принцип фронтовой дружбы - сам погибай, а товарища выручай, - прочно занявший главное место в боевых действиях эскадрильи, окрылял моих товарищей, вселял уверенность при выполнении самых трудных и сложных заданий.

Наша эскадрилья потерь в боях не имела, хотя битых машин бывало немало. Но однажды мы пережили непростительную гибель летчика уже во время возвращения на аэродром. Внезапная атака одиночного охотника вырвала из наших рядов младшего лейтенанта Александра Ивановича Хлебалина.

...В начале октября 1943 года группа возвращалась после удачно проведенного боя, в котором Саша Хлебалин уничтожил фашистский самолет. Прошли Днепр. Вторая половина дня - и солнце у нас сзади. В отсветах его лучей четверки Амелина, замыкающей группу, почти не видно. Прикрываясь рукой от солнца, бросаю взгляд в ее сторону, думаю, не перейти ли амелинской группе на правый фланг...

И- что вижу! Один из наших самолетов крутит бочки... Надо сказать, летчикам иногда в конце боевого задания разрешалось выполнять фигуры сложного пилотажа, но, конечно, не на поле боя и не на маршруте, а уже над аэродромом, под прикрытием своих. Возмущенный бездумной выходкой пилота, приказываю:

- Прекратить выкрутасы! Жить надоело?

И вот не прошло, наверное, и двух минут с момента моего замечания, как самолет Хлебалина атаковал, используя слепящие

лучи солнца, Ме-109 (Саша шел замыкающим в четверке). Мы тотчас бросаемся на помощь, но уже поздно. Пара только развернулась, а противника и след простыл. Вот так, можно сказать, по-глупому, случайно оборвалась жизнь летчика-истребителя...

Но бои продолжались. Наш плацдарм на Днепре расширялся. Работы у полка было достаточно. Мне порой приходилось летать и со своей, и с первой эскадрильей. Летчики наших подразделений хорошо понимали друг друга на земле и в воздухе. Никаких проблем, никаких недоразумений в полетах не случалось. Борис Жигуленков, братья Колесниковы, ведомые Алексеем Амелиным, - прекрасные, надежные бойцы!

И вот однажды мы пошли вместе на задание восьмеркой. Они летят сзади и выше, выполняя роль сковывающей группы. Задачу, возложенную на это звено, не назовешь легкой - решительными действиями им придется отвлечь на себя вражеских истребителей и создать этим выгодные условия для прорыва моей группы к бомбардировщикам противника.

Запрашиваю представителя авиации на командном пункте о воздушной обстановке в районе:

- Есть ли самолеты над целью? Как погода? С земли отвечают:

- Над нами чисто. Слышен шум моторов - подходят бомбардировщики противника. Торопитесь!

Мы уже видим немецкие самолеты. Тремя группами, девятка за девяткой, они идут на высоте 2500-2700 метров. На флангах "юнкерсов", спереди и сзади, а также над ними по два - четыре "мессершмитта".

Медлить опасно - враг близко от объекта! Мы уже не успеем занять выгодное положение для начала боя - нет превышения над противником, да и направление для атаки не совсем удобное. Но после моей команды: "Амелин, выходи вперед на четверку... Остальные - за мной, в атаку!" - вся группа почти на встречных курсах левым разворотом стремительно и неудержимо атакует головную девятку "лапотников".

Фашисты ошеломлены нашей дерзостью: рушится их боевой порядок и огневое взаимодействие. Мы сбиваем двух "юнкерсов", один из них - ведущий, видимо командир этой девятки. Гитлеровцы не выдерживают наших яростных атак и, сбрасывая бомбовый груз на свои же войска, уходят на запад.

Моя четверка, преодолевая огонь "мессершмиттов", бросается на вторую группу. Еще один "лапотник" рухнул на землю! Остальные отделываются от бомб, как и первая девятка, и также удаляются в западном направлении.

Тут в эфире тревожный сигнал Амелина:

- Кончай, Кирилл, с "лапотниками". Набирай высоту! Одолели, стервецы! Житья уже нет...

- Всем наверх - к Амелину!

И наши машины на полных оборотах моторов потянулись ввысь. Враг понял, что его преимущество кончилось. Продолжая огрызаться, "мессершмитты" направились вслед за своими "юнкерсами". А мы вернулись в зону прикрытия и приняли прежний боевой порядок.

Радость переполняла мое сердце: сбить семь фашистских самолетов, обратить в бегство умного и жестокого врага - это ли не победа небольшой группы истребителей! И мой личный счет пополнился еще тремя вражескими машинами. Да, домой возвращались мы не с пустыми руками...

На аэродроме нас ожидало поздравление от командующего фронтом. А вскоре по авиационным частям распространилось обращение командования корпусом к рядовому, сержантскому и офицерскому составу, в котором говорилось:

"...Полк С. Подорожного за неделю воздушных боев уничтожил 50 фашистских стервятников, потеряв при этом три самолета.

Летчики, особо отличившиеся в боях: К. Евстигнеев, сбивший - 7 самолетов противника, И. Кожедуб - 6, А. Колесников - 5, по два - А. Амелин, П. Брызгалов, В. Мухин, Б. Жигуленков, Е. Гукалин и другие.

Так 3.10.43 года летчики второй эскадрильи трижды вступали в бой с самолетами противника, и всякий раз враг панически покидал поле боя. Сбив семь самолетов противника, летчики без потерь вернулись на свой аэродром. В тот же день девятка Ла-5 этого подразделения встретила три группы бомбардировщиков с истребителями общей численностью более 60 самолетов и принудила противника к тому, что он сбросил бомбы на головы своих войск".

В конце обращения стоял призыв, ко многому нас обязывающий: "Бить врага так, как его бьют летчики 240-го полка!"

А войска нашего фронта нацелились уже на Кривой Рог и Кировоград. Чтобы не отстать от наступающих частей, полк в конце октября перелетает на полевой аэродром, расположенный в районе Кривого Рога, между рекой Ингулец и железной дорогой.

Двое суток идут непрерывные жаркие схватки. Жизнь на аэродроме - необычнее не придумаешь: через летное поле на высоте 10-15 метров проносятся "мессершмитты", взлетающие с площадки, расположенной совсем рядом, по-соседству. Взаимной штурмовкой ни нам, ни противнику заняться некогда - все усилия

сосредоточены на передовой, откуда слышится гул боев, пулеметно-пушечная трескотня дерущихся в воздухе самолетов. Купола парашютов раскрываются совсем близко к аэродрому, там же падают горящие машины.

А сражение на земле напоминает Прохоровку: на подступах к Кривому Рогу, на северо-западной его окраине, разгорелся танковый бой. Сотни машин стоят одна против другой, как дуэлянты, на открытом поле.

Но у нас в небе свои дела - идет схватка с девяткой "юнкерсов" и восьмеркой "сто Девятых". Наших на этот разумного: четыре четверки! Мы бьемся почти над танкистами. Разгорается бой не на жизнь, а на смерть. "Юнкерсы" полыхают и падают на землю. Я вижу, как одного из них, отколовшегося от группы, добивает Павел Брызгалов: при выходе из атаки он не отходит далеко от "юнкерса", а пикирует сверху и с малой дистанции дает очередь. У фашистского бомбардировщика отваливается правая плоскость, и он, кувыркаясь, падает вниз...

Брызгалов из эскадрильи Ивана Кожедуба. Ходил он ведомым своего командира, потом сам водил в бой пару, возглавлял четверку в сковывающей группе. Паша крепыш среднего роста, с полным румяным лицом, гордой осанкой, уверенным взглядом - сильный воздушный боец. И в этом слове сказано много! И посадка в кабине у Паши под стать выправке на земле - горделивая: летчик зорко наблюдает за воздухом, отыскивая противника на всех высотах. Как и Мухин, Брызгалов сбил 19 самолетов врага, стал Героем Советского Союза.

На третьи сутки базирования и Зеленом нам пришлось поспешно возвращаться в свои Косьяновские хутора. Что ж, война есть война... На всех машин в эскадрилье уже не хватало. С разрешения командира полка я беру, буквально вталкиваю, в фюзеляж своего самолета пилотов Попко и Карпова, и улетаем вместе с последней группой, которую ведет Сергей Иванович Подорожный.

На малой высоте следуем вдоль переднего края. Зенитки противника тут же открывают огонь. Отойдя подальше от линии фронта, замечаем, что нас преследует какой-то истребитель, но чей - наш или вражеский - не ясно. Выполнить резкий маневр с таким необычным грузом в фюзеляже я не решаюсь - боюсь за товарищей. Поэтому отворачиваю в сторону и в преследователе узнаю "яка", наверное отбившегося от своих в бою.

Под нами Днепр, и опять заминка с моей машиной. Сергей Иванович сбавляет скорость полета, а для меня ее уменьшение довольно-таки опасно. Невольно оказавшись впереди, я подворачиваю самолет в нужном направлении. Вскоре мы

выходим на реку Ворсклу, и я занимаю свое место в строю.

После посадки к моей машине вместе с Подорожным подошел инженер дивизии полковник С. П. Пирогов. Увидев, как из фюзеляжа самолета выползают Попко и Карпов, Сергей Петрович сухо спросил:

- Все? Или еще кто будет? Что тут ответить?..

- Все, товарищ инженер!

- Товарищ Евстигнеев, это уже вне границ всяких норм и армейского порядка. Такого еще не бывало. Вас следует наказать.

- Да они "безлошадные". Не оставлять же пилотов там... - делаю я неуверенную попытку оправдаться. На помощь приходит командир полка:

- Сергей Петрович, секите мою голову. Он сделал это с моего разрешения.

Инженер уже совсем другим тоном спрашивает:

- А как вела себя машина на посадке?

- Нормально. На планировании держал скорость несколько больше заданной, но рекомендую еще увеличить.

- Рекомендую! - возмущается Пирогов.- Да вы что, истребитель собираетесь превратить в транспортный "Дуглас"?

Когда Подорожный с инженером дивизии ушли, Попко не на шутку огорчился:

- Из-за нас командиру досталось...

- Миша,- возразил я, - Пирогов - человек добрый! С понятием. Видел и не такое. А нам дай волю, откаблучим - будь здоров! Поругал справедливо, за дело.

Итак, за время участия полка в битве за Днепр я выполнил 55 боевых вылетов, провел 23 воздушных боя и уничтожил 16 самолетов врага. Здесь, в Косьянах, меня наградили орденом Суворова III степени. И теперь, обращаясь ко мне, наш начштаба Яков Евсеевич Белобородов непременно и подчеркнуто любезно выговаривал мне новое "звание": "товарищ суворовский кавалер", "суворовский кавалер Евстигнеев"... Он боготворил Александра Васильевича Суворова и получение мною ордена с изображением великого полководца считал заслугой всей части и предметом своей личной гордости.

Что верно, то верно - начальник штаба умел быть счастливым, если в полку все шло нормально, а люди росли и мужали.

От Днепра до Днестра

Войска нашего фронта перешли к обороне. Боевые действия полка затихли. Мы решили использовать временную передышку для перегонки поврежденных в боях самолетов в ремонт, а также

для выполнения тренировочных полетов с молодым пополнением и теоретических занятий со всем личным составом части.

Поздняя осень напоминала о себе все настойчивее. Погода часто портилась туманы, низкая облачность, мелкий нудный дождь, временами переходящий в мокрый снег, а потом снова - туманы, туманы...

Теоретические занятия утомляют и раздражают: нет привычной напряженности, боевого возбуждения перед вылетом. Пилоты посматривают в небо, надеясь увидеть хотя бы маленькое оконце - предвестник временного прекращения ненастья. Техники и механики, наверное, в сотый раз проверяют - на глаз и на ощупь каждую деталь, каждый винтик.

6 ноября узнаем об освобождении столицы Украины. Киев снова наш! После двух с половиной лет фашистского рабства столица Древней Руси вздохнула радостно и свободно.

Счастье наше было несказанным. А многие ребята ходили именинниками - у одного в Киеве сестра, у другого - тетка или какой-либо дальний родственник, некоторые там учились или работали. Узы родства, братства, товарищества... Настроение у всех боевое. Жажда сражаться с врагом - в душе и на устах каждого.

Хотя погода по-прежнему неважная, я поднимаюсь в воздух на облет "лавочкина". Над аэродромом выполняю каскад фигур высшего пилотажа. Начал с горизонтальной восьмерки - глубоких виражей. Когда убедился, что машина исправна, мотор не подведет, - перешел на перевороты, петли Нестерова, полупетли, боевые развороты... словом, делали все, что могли, я и машина.

Начштаба Белобородов, как после рассказывали мне товарищи, находившиеся у командного пункта в качестве болельщиков, просил командира полка прекратить этот полет:

- Ведь разобьется! Это просто хулиганство!

Подорожный, посмеиваясь, смотрел в небо. А когда я проходил над КП на высоте 50 метров и крутил бочки, начштаба не выдержал. Шариком скатившись в землянку, он через несколько секунд пулей выскочил- оттуда с ракетницей - куда девалась его пресловутая тучность, полнота! - и дал два выстрела, зло посмотрев на окружающих:

- Грохнется человек! А они, это самое, ржут!

Командир спокойно убеждал:

- Яков Евсеевич, никакого тут хулиганства нет. Кириллу пилотаж разрешен. Правда, высота для бочек не оговаривалась. Воспользовался ваш кавалер. Но он знает, что делает. В бою не такие кренделя приходится выписывать - ничего... А молодежь понимает, что это не всем дозволено: для такого нужен большой

опыт и мастерство.

Полет в зону закончен. После посадки меня встречает Белобородов. Лицо его неузнаваемо. Оно впервые, сколько я знал Якова Евсеевича, выражало нескрываемый гнев.

- Ты что, это самое, очумел? Не соображаешь? Да твои летчики завтра же будут творить черт те что!

В подобных случаях, по опыту знаю, полезно и необходимо просто помолчать, а я ведь любил этого толстяка искренне и, как теперь понял, почти по-сыновьи. А тогда сделал попытку разжалобить:

- Товарищ подполковник! Да захотелось встряхнуться: засиделись мы, закисаем без настоящего-то дела!

- Вы слышали? Кавалер размяться захотел. Повеселить нас вздумал. Я вам начштаба! - Белобородов обвел нас строгим, не терпящим возражений взглядом. На-чаль-ник шта-ба, а не потатчик! Запомните!

Мы ничего не забывали, но молодость, пусть и фронтовая, брала свое.

В конце ноября мы провожали Якова Евсеевича на Белорусский фронт на должность начальника штаба дивизии (странный и парадоксальный поворот судьбы: с августа сорок четвертого по июль сорок седьмого года он возглавляет кафедру... Харьковской Государственной филармонии, а через год уходит в запас).

К исполнению обязанностей начштаба полка приступил заместитель Белобородова Николай Парфентьевич Сумин, вдумчивый и добропорядочный офицер. Работать с ним было легко и приятно. Невысокого росточка, российской души человек - веселый и находчивый, - он в минуты волнения слегка заикался. Но когда Сумин брал в руки баян, инструмент и исполнитель становились единым целым и песня лилась широко, свободно. Играл он и пел про дважды знаменитую Катюшу - девушку и гвардейский миномет, про Волгу-речку, про священный Байкал. Такие люди в военное время - ценность бесконечная.

А передышка наша между тем затягивалась. Летчиков не удовлетворяли редкие вылеты отдельных пар на разведку. Они притомились душой без схваток с врагом и облегченно вздохнули, узнав о перебазировании ближе к правому флангу фронта.

Перегонку машин выполняли "старики", и осторожность эта была обоснованна.

- Аэродром нам незнаком, - сказал Подорожный на предполетной подготовке. Заход на посадку - через высокие деревья, а они у самой границы аэродрома. Будьте внимательны и

осторожны. Берегите себя и самолеты.

Он был прав, наш командир. Надо иметь немалый навык, чтобы посадить истребитель на ограниченную площадку. Поэтому шесть машин перегнал я сам, остальные - наиболее подготовленные пилоты эскадрильи.

- Радости от такого перебазирования, что от того пня: переверни его и так и этак, он все равно лежит,- несколько своеобразно отреагировал Алексей Амелин.

Да, погода по-прежнему была плохая. Мы занимались в землянках теорией, а чуть-чуть просвет в небе - выходили на учебные воздушные бои. Благо, что они скоротечны.

В один из таких дней вместе с Иваном Кожедубом решили поразмяться в воздухе. Высота 2000 метров. Расходимся, и на встречных курсах начинается показательный бой. Именно так нам не раз доводилось принуждать "мессершмиттов" к лобовой атаке. Каждый ждет: кто отвернет первым... Иван не из тех, кто за здорово живешь отдаст благоприятно складывающуюся обстановку сопернику. Но перед ним противник условный, и он закручивает левый вираж. Обождав какую-то секунду, когда он проскочит надо мной, устремляюсь 6 погоню. Поздно - момент упущен! Кожедуб подтягивает свою машину так энергично, что я оказываюсь в том положении, которое иначе не назовешь, как критическим, вот он сейчас вынесет перед моим самолетом точку прицела, короткая очередь - и пиши пропало...

Что только я не делал в том полете - Иван стоял словно на привязи. Выполнил целый каскад высшего пилотажа, добрая половина которого ни в какой инструкции не предусмотрена, - не отступает. Мы оба тогда не думали, что именно сейчас делаем, какова скорость наших машин, какие обороты мотора, как обстоит дело с температурой головок цилиндров, масла... Бой давно шел не по-писаному. Работала только интуиция летчика, мысль, воля. Силы у нас тогда были молодые, натренированные, летная школа одна, хотя и находились наши училища в разных местах страны. И характер тоже один - русский: если уж начал что делать, то доводит дело до конца. И не как-нибудь...

А на аэродром в это время надвигался коварный враг авиации - низкая облачность со снегопадом. Мы с Иваном заметили ее и вовремя закончили незапланированную нашу дуэль.

Без малого сорок лет прошло ,с той поры. Но я помню эту схватку во всех деталях, хотя за эти годы сменились поколения истребителей и в авиации уже возмужали наши дети и внуки...

А тогда наш полк получил приказ на очередное перебазирование, поближе к Днепру.

Командир части поставил мне задачу разведки погоды по

маршруту нашего перелета до Шевченково. И я с Валентином Мудрецовым незамедлительно поднялся в воздух. Не делая круга, взяли курс на запад с набором высоты. Вдали, где горизонт должен иметь если и не очень четкую границу, то хотя бы приблизительные очертания, я заметил густую дымку. На душе стало тревожно и неспокойно. Мысли, до этой минуты ясные, закружились вокруг одного вопроса: сумеем ли сегодня перебазироваться на новую точку? В эти минуты я был ответствен не только за себя и ведомого, а решал задачу завтрашнего участия всего нашего полка в войне.

Подошли к реке Псёл, что недалеко от города Кременчуга вливает свои воды в могучую днепровскую артерию. Плотной стеной здесь нас встретил туман. Видимость резко ухудшилась: пошел слабый снег. Наши надежды на перелет свелись к нулю...

Мудрецов, посматривая в мою сторону, как бы спрашивал: ну что, командир, плохи дела наши? Почти непрерывно он выполнял змейки, ни на секунду не забывая, что кроме тумана могут нагрянуть гитлеровские истребители.

- Мудрый, попытаемся проскочить, - передаю я ведомому. - Если за рекой туман - разворачиваемся влево на сто восемьдесят градусов. Подойди поближе. Стань в- крыло!

Входим в густую пелену тумана. Самолет Мудрецова еле-еле просматривается. Летим как в молоке - никакого просвета. Тогда я даю команду на разворот, и медленно, с малым креном выбравшись из него, идем на высоту. Там повторяем все сначала: пробить облачность не удается, а навыков летать вслепую у нас нет, да и машины для этого оборудованы слабо.

Удрученные, возвращаемся на аэродром. Здесь метеоусловия гораздо лучше. После посадки я сразу же докладываю командиру полка о результатах разведки погоды. На командном пункте весь стол накрывает полетная карта. Замечаю, что мое появление прервало какой-то особенно важный оживленный разговор. И Сергей Иванович, как я понял, к моему докладу отнесся с недоверием. Обидно, конечно... Однако долг превыше всего и, зная горячность Подорожного, зову на несколько минут "по личному вопросу" Николая Парфентьевича Сумина и неофициально, по-дружески прошу:

- Если командир надумает лететь на разведку - не пускай. Может кончиться плохо!

Сумин смотрит на меня с удивлением:

- Он же командир! Вряд ли это в моих силах. Я настаиваю, советуя воспрепятствовать полету командира полка.

- Пусть не меня, другого комэска пошлет. Наконец, скажи механику, договорись: мол, машина неисправна, лететь нельзя...

Уходил я с КП с плохим предчувствием, на душе лежала тяжесть.

И вот минут через сорок послышался рев моторов. Может, техники проверяют работу моторов? Кажется, нет: кто-то порулил. Выскакиваю из землянки и вижу, как пара "лавочкиных", взлетев и не сделав обычного круга над аэродромом, с набором высоты пошла на запад. Звоню на командный пункт, спрашиваю:

- Кто?

- Командир с Ямановым,- ответил начальник штаба.

II потянулись для меня мучительно долгие минуты.

Только через полтора часа вернулся Борис Яманов, расстроенный и измученный. Чувствовалось, что летчик очень взволнован, возбужден. И тут мы узнаем подробности случившегося. В паре с Подорожным подошли они к Псёлу. Там стоял сплошной туман, видимость нулевая, и вскоре штурман потерял из виду машину ведущего. Встав в круг, Яманов запрашивает командира полка - ответа нет. И так несколько раз кряду. Полагая, что Сергей Иванович уже вернулся домой, штурман спешит на аэродром - горючего в обрез...

Наступил вечер. Предчувствуя недоброе, пилоты притихли. Говорили только о служебных делах, да и то - негромко: нервы в такие минуты напряжены до предела. И странное дело, летчики - народ не робкого десятка, храбрый, мужественный, ни в бога, ни в черта не верят, но многие, как в войну, так и после нее, верили в приметы. Что это, отголоски язычества, не до конца угасшие инстинкты суеверных предков? А может, все это - нежелание поставить перед собой острый вопрос и ответить на него? Животная боязнь тяжелого, трагического, так же как выхолащивание, стандартизация мыслей и чувств, слов и дел, мне думается, обедняет душу и разум человека.

...Утром, после бессонной, томительной ночи, в полку стало известно: командир полка Сергей Иванович Подорожный разбился, погиб... Пробивая облачность - не вверх, а вниз, - он столкнулся с землей у села Омельник, рядом с местом предстоящего базирования нашей части.

Весь день светило солнце. Погода стояла замечательная, словно в оправдание перед нами за вчерашний день. Мы перелетели в Шевченково и расквартировались в селе, вблизи полевого аэродрома. Там предали земле прах своего неутомимого, бесстрашного командира.

Когда были отданы последние почести Сергею Ивановичу Подорожному, заместитель командира дивизии решил посоветоваться с нами:

- Кого из трех кандидатов вы хотели бы избрать командиром

вашего полка Дахова, Ольховского или Семенова?

Наш выбор пал на Ольховского.

Инспектор дивизии по технике пилотирования Николай Иванович Ольховский имел академическое образование и ранее уже командовал полком. Человек богатырской комплекции, с простым русским лицом, Ольховский держался спокойно и уверенно. Летчик он бывалый и людьми управлять может.

На церемонии представления личному составу части Николай Иванович не без волнения обратился к нам:

- Представим себе невозможное: Сергей Иванович среди нас и сдает мне полк. Передовой полк в корпусе - бесстрашные, мужественные летчики. Трудолюбивые, самоотверженные техники и механики. Воюй да радуйся!

Совсем иное дело, когда принимаешь осиротевшую часть. Очень горько всем нам, знавшим Подорожного. За ошибки мы расплачиваемся дорогой ценой - жизнью. И я готов разделить с вами горести и радости, что выпадут на нашу фронтовую долю. Обещаю быть справедливым. Ваши надежды постараюсь оправдать на совесть. Будем гнать, друзья мои, оккупантов с родной земли!

Ранним утром 7 января двенадцать экипажей, возглавляемых новым командиром полка Н. И. Ольховским, взяли курс на Березовку. Предстояло сопровождать транспортный самолет. На его борту - заместитель Верховного Главнокомандующего Г. К. Жуков и командующий ВВС А. А. Новиков. Из Березовки взлет произвели вместе с представителями Ставки. Они - на "Дугласе", четверка командира справа, моя - слева, звено Яманова, как прикрывающая группа, - сзади, с небольшим превышением над транспортным самолетом.

Маршрут протяженностью до трехсот километров, да еще с "Дугласом", который в сравнении с истребителями имел значительно меньшую скорость, предполагал, по расчетам, полную выработку топлива на наших машинах. Учитывая это, на последнем отрезке маршрута нас должны были сменить "яки".

Во второй половине пути стало ясно, что горючего хватит, чтобы закончить полет на киевском аэродроме Жуляны вместе с "Дугласом". Принимается решение: наряд истребителей сопровождения не менять. Пролетели точку базирования "Яковлевых". Облачность, вначале незначительная, перешла в сплошную с нижним краем 300-400 метров. Когда попадаем в снежные заряды, видимость почти нулевая. В кабине сумеречно, уныло и скучно. Я не оговорился - скучно от однообразия, от непогоды: конечно, после жарких схваток в небе этот полет кажется дремотным. Хотя и не холодно, я зябко поеживаюсь - все

от той же убаюкивающей плавности работы рулями управления. Ведомый почти вплотную прилип ко мне и повторяет малейшее изменение положения моей машины.

Наконец "Дуглас" снизился и пошел под облаками. Наша четверка настолько приблизилась к транспортному самолету, что отчетливо просматривались заклепки на фюзеляже. По радио просим экипаж увеличить скорость до максимальной - иначе растеряемся в этой пурге.

Летчики, замыкавшие четверки группы сопровождения, потом рассказывали, что они часто теряли из виду не только сам "Дуглас", но и машину ведущего звена. Любоваться панорамой Киева было некогда. Все внимание на "Дугласе". И парами, вместе с ним, садимся.

Восемь летчиков в сборе. Где остальные четверо - звено Яманова?

Кто-то высказал предположение:

- Наверное, они сели на аэродроме "Яковлевых"...

Так оно и произошло на самом деле. Четверка Яманова не пошла дальше, а вернулась и произвела посадку там, где мы предполагали.

Пурга затихла только на следующий день. Жуляны превратились в сплошное снежное море. Позади каждого самолета возвышался огромный снежный сугроб (через много лет я буду вспоминать эти заносы в пустыне, так они похожи на песчаные барханы). Аэродромная служба почти целые сутки приводила в порядок взлетно-посадочную полосу. И только к вечеру 9 января мы добрались до Шевченково.

Недолго продолжалась работа с этого аэродрома. С началом Корсунь-Шевченковской операции полк перебазируется дальше, и вскоре нашей дивизии присваивается почетное наименование "Кировоградская".

А в конце января в полк пришла беда. В неравном бою, прикрывая наземные войска в районе Шполы, пал смертью храбрых старший из братьев Колесниковых Александр Иванович. На младшего брата Ивана тяжело было смотреть: замкнулся, стал угрюмым, в бою неосмотрителен, на опасность не обращает внимания. Мы понимали горестные чувства летчика: ни единым словом не упрекнули Ивана за нелепый риск в бою, стараясь уберечь его от разящих вражеских атак.

В окончательном разгроме окруженной корсунь-шевченковской группировки противника полк участия не принимал: ранняя весна развезла летное поле, и мы оказались, образно говоря, по уши в грязи. Машины по полуось оседали в раскисший грунт. Первое время по утрам, когда ночные

заморозки еще сковывали землю, мы выходили на боевое задание. Вскоре и этой возможности не оказалось. Досадно! На земле и в воздухе идут ожесточенные бои, а мы отсиживаемся на аэродроме.

4 февраля пришла радостная весть: Указом Президиума Верховного Совета СССР Н. Ольховскому, Ф. Семенову, И. Кожедубу присваивается высокое и почетное звание - Героя Советского Союза. Первые Герои полка!

Несколько дней спустя к нам прибыл командир корпуса И. Д. Подгорный. На торжественном ужине, чествуя замечательных летчиков, он вручил им ордена Ленина и Золотые Звезды, подняв тост во славу русского оружия.

- Счастлив я, дорогие друзья, - сказал комкор, - что вы продолжаете и приумножаете славные традиции наших мужественных предков - героев Куликова поля и Полтавской битвы, Бородинского сражения и обороны Севастополя! Рад за награжденных! Надеюсь, их боевые успехи будут расти, счет сбитых фашистов увеличиваться, а ваша дружная боевая семья пополнится новыми кавалерами Золотой Звезды.

...Между тем рабочий день летчиков начинался с осмотра самолетов, погрязших в непролазной хляби на стоянках. Мы выходили на летное поле, топтали каблуками сапог раскисший чернозем, определяя его плотность, и, недобрым словом вспоминая и погоду, и Гитлера заодно, отправлялись в наспех сколоченные классы. Занятия проводили командиры эскадрилий, инженер полка, командир части. В этот весьма неприятный для всех нас период Николай Иванович показал незаурядные знания теории и недюжинные способности, даже талант, руководить подчиненными. Он читал лекции по оперативно-тактическим вопросам в течение нескольких часов кряду. Этот человек умел ладить с людьми, мог найти для каждого душевное, теплое слово - будь то механик или летчик...

Вскоре к нам пожаловало высокое начальство - генерал И. Д. Подгорный и полковник В. И. Зиновьев, исполняющий обязанности командира дивизии. Долго ходили они по аэродрому, ковыряли носками сапог комья плодородной Земли, насквозь пропитанной влагой. Возмущению их не было предела.

- Мы прохлопали, а вы не подсказали, что пора отсюда убираться!.. В ваших бодрых донесениях ни тени беспокойства... - с тяжелой обидой упрекал комкор.

- Вся вина на мне лежит, - глухо говорил Ольховский и утром, когда комэски собрались на командный пункт, предложил мне слетать для проверки годности аэродрома к работе: - Тебе не привыкать к передрягам. Попробуй, Кирилл. Только прошу, если

почувствуешь неладное, взлет сразу же прекращай!

- Понятно. Сделаю! - весело прозвучало в ответ, а в голове пронеслось: "Легко сказать..."

Всей летной братией идем на аэродром (технический персонал уже там), выбираем место посуше. Техники с механиками выкатывают истребитель со стоянки, я сажусь в кабину, запускаю мотор и начинаю разбег.

Самолет на вязком грунте неузнаваем: набирает скорость неохотно, и я не спешу поднимать хвост машины. Газ дан уже по защелку, на полную мощность мотора, но машина не отделяется от земли. Приближается граница взлетно-посадочной полосы. Дальше село, хаты!.. И взлет прекращать уже поздно: выкачусь, окажусь в овраге.

Начинаю подбирать ручку управления на себя, чтобы помочь истребителю отделиться от аэродрома, а его засасывает грунт, тянет на нос. Наконец "лавочкин" не отходит, а прямо-таки выскакивает из грязи, словно пробка из воды, и повисает в воздухе. Скорость маленькая, и самолет с легким покачиванием с крыла на крыло - кажется, очень медленно - проходит над крышами домов.

Первая радость и первая оценка взлету - пронесло! Я вновь в родной стихии, чувствую себя свободно и раскованно. Вытираю со лба пот, выступивший от чрезмерного напряжения, и думаю. "Взлет-то произвел, а впереди посадка в сплошную грязь. Слетаю-ка на передний край, коли вырвался в небо: семь бед один ответ".

По радио передаю:

- Полоса непригодна!

Командиру полка и без доклада ясно, что непригодна, и он говорит:

- Уходи в Кировоград - там хорошая полоса. О посадке сообщи.

- Схожу к линии фронта, вернусь, и тогда посмотрим, что делать, - отвечаю я Ольховскому.

В районе расположения КП переднего края высота нижней кромки облаков метров 300, снегопад, видимость плохая.

Надо скорее возвращаться. С командного пункта запрашивают:

- "Маленький", почему один болтаешься?

- Пришел посмотреть, что тут делается, - отвечаю,- а то наши ребята засиделись без дела! Передний край дружески информирует:

- У нас тут тишь да гладь. Иди домой. Здесь уже все разделано под орех.

И вот я над своей точкой. Передаю командиру:

- Что я буду делать в Кировограде - сидеть, как неприкаянный? Не перевернулся на взлете, авось на посадке не скапотирую. Рискнем! Доведем пробу до конца.

- Давай. Пробуй... - раздается в наушниках голос.- Только повнимательней!

И я иду на посадку. Недалеко от посадочных знаков замечаю трактор, крытую машину, нашу "санитарку". В момент касания земли тремя точками "лавочкина" потянуло на нос. Удерживаю самолет от капота ручкой - полностью выбираю ее на себя, как говорят в авиации, "до пупка". При попадании на более твердый грунт машина поднимает нос, а как только колеса начнут зарываться в грязь, он опускается. Так, кланяясь, покачиваясь, приближаемся к концу пробега. Гаснет скорость, вместе с ней и эффективность рулей - сразу же увеличивается вероятность капотирования. В конце полосы грунт совсем мягкий, и Ла-5 все же ткнулся носом в землю. Перевернуться на спину сил уже не хватило.

Быстро отстегнув привязные ремни, я выскакиваю из кабины и гляжу на задранный в зенит хвост "лавочкина". Санитарная машина уже затормозила рядом, в ней - целая аварийная команда. Мигом перебрасываем фал через хвост и, поддерживая фюзеляж, ставим самолет в нормальное положение. Три лопасти винта загнулись в бараний рог...

О результатах нашей "пробы" пришлось сообщить в штаб дивизии.

2-й Украинский фронт двинулся в направлении Первомайск, Кишинев и погнал фашистов такими темпами, что истребительная авиация едва успевала перелетать с одного аэродрома на другой, чтобы быть поближе к передовой.

Командование полка принимает решение использовать для взлета проселочную дорогу. Батальон аэродромного обслуживания укатывает грунт по обочинам, расширяя ее до минимально необходимых размеров, чтобы только боевые машины смогли подняться. День и ночь трактор лязгает гусеницами, таская за собой самодельную волокушу из скрепленных, как плот, половинок телеграфных столбов с грузом. Наконец плотность новой полосы признается пригодной для взлета, и утром полк уходит на полевой аэродром Станиславчик (Ротмистровку).

Запомнился такой забавный эпизод, связанный с этим перебазированием. После взлета первой машины из кустов, что росли у начала полосы, раздались звуки марша. Это музыканты из духового оркестра батальона - несколько труб и барабан - решили таким образом проводить нас на новую точку.

Удивление командира полка Ольховского вмиг перешло в ярость:

- Вы что, заживо нас хороните?

Увидев быстро шагающего к ним богатыря с поднятыми вверх кулаками, "провожающие" тотчас прервали грустную мелодию и поспешно ретировались.

Вырвавшись из плена весенней распутицы, наш полк сразу же приступил к боевой работе. Мы ходили группами по четыре - шесть самолетов, на расстояния до 150 километров. Наша эскадрилья дважды сопровождала "илы" к Первомайску и столько же на разведку отступающих войск противника, переправ и оборонительных рубежей противника на западном берегу реки Западный Бут. Два других подразделения испытывали нагрузку не меньшую, чем мы.

В первом вылете наша шестерка завязала бой с "мессершмиттами". В один из моментов схватки молодой летчик Алексей Амуров пошел на вертикаль за "сто девятым", но запас скорости у него был мал. Вижу, дело грозит бедой.

- Кончай погоню! Сваливай машину на крыло и уходи под свои самолеты! предостерегаю пилота.

Но где там! "Вцепился" парень в фашиста, как черт в сухую грушу: отстает от него, а погоню не прекращает. И случилось то, чего я боялся: когда Алексей завис в верхней точке без скорости, "мессер" развернулся и, не обращая внимания на мой огонь, ударил по "лавочкину" Амурова почти в упор, как в учебном бою по мишени... Свалившись на крыло, машина пошла вниз. Нет, думаю, фашист проклятый, с молодым разделался, но посмотрим, что запоешь сейчас...

"Шмитт" пикирует, я - за ним. Как только гитлеровец начал выходить из угла пикирования в надежде, что я отстану, бью по врагу из пушек! Самолет его горит и падает к земле.

Бой заканчивается. Одного из наших нет: ясно - Амурова... В такую погоду он вряд ли найдет свой аэродром, заблудится и в лучшем случае сядет где-нибудь в поле.

Мы вернулись с задания. И что же? Навстречу веселый, улыбающийся Алеша!..

Когда все восторги мало-помалу утихли, я спросил Амурова:

- Как же ты сумел добраться?

- Командир! Я из этих мест. Все мне тут знакомо с детства.

- А почему не реагировал на мою команду? Своевольничать, ставить под удар и себя и своих товарищей, у тебя это тоже "с детства"? - голос у меня преднамеренно строг и неумолим.

- Я слышал вашу команду, - оправдывался Алексей. - Уж очень хотелось добраться до "худого" и чесануть гада! Получилось

наоборот. Вот что наделал изверг фашистский...

Подходим к машине: разбит элерон правой консоли, других повреждений нет. Кто-то из летчиков замечает:

- Ерунда. Для наших техников залатать - что раз плюнуть. Через час можно в бой...

- Через час вылет четверкой, - даю команду. - Район - тот же. Сбор на предполетные указания через тридцать минут у моей машины. Амурову подготовить свой аппарат. Я буду на КП.

На командном пункте узнаю, что прошло уже три часа, как шестерка Ивана Кожедуба ушла в полет и до сих пор еще не вернулась с задания.

Болью обожгло сердце, но тяжелые мысли отгоняю: не бывает такого, чтобы всех шестерых фрицы сняли, Ивана так просто не возьмешь, и летчики в эскадрилье под стать ему - Брызгалов, Мухин. Эти ребята тоже не дадут в обиду ни себя, ни ведомых. Полет на пределе радиуса действий "лавочкина". Встретили где-нибудь фашистов, а после боя не хватило горючего дойти до дому или просто заблудились. Дело это нехитрое: погода-то дрянь, район прикрытия и место базирования - новые. Наверняка, сели в поле. А молчат потому, что нет связи. Успокаивая себя, я надеялся прежде всего на мастерство и храбрость наших пилотов.

На другой день они вернулись на попутных средствах. Так оно все и было. Причиной задержки явилась схватка с фашистами.

На шестые сутки работы с аэродрома Станиславчик наша часть вслед за передовой командой, вылетевшей на транспортной машине, уходит на Иван-Город. Тылы отстали, но на новой точке, за исключением питания, было все необходимое для выполнения боевых заданий. А механиков мы перевезли в фюзеляжах своих самолетов, заодно прихватив и сухой паек на двое суток.

С утра до позднего вечера вылетаем на задания, прикрывая свои войска на переправах через Днестр в районе Ямполя. Отставшие тылы подтянулись только на третьи сутки. Но уже на следующий день мы начали работу с нового аэродрома.

2-й Украинский фронт, не давая возможности врагу закрепиться на реках Южный Буг и Днестр, быстро продвигался на запад, отбрасывая немецко-фашистских захватчиков за пределы Советского Союза!

В небе Румынии

В конце марта наш фронт достиг реки Прут - водной границы с Румынией, а в первых числах апреля наступление приостановилось. Мы начали готовиться к передислокации на площадку Бельцы. Утром к нам прилетел инспектор дивизии Ф.

Ф. Дахов и потребовал выделить ему в напарники одного летчика из руководящего состава для ознакомления с новым местом базирования. Выбор командира пал на меня. Но у самолета мой механик Козлов, тревожный и озабоченный, докладывает с досадой:

- Командир! Лететь нельзя. Машина неисправна... Где-то подтравливает воздух. Мне кажется, в основном фюзеляжном баллоне.

- Дохвалился ты, Петро, домудрился: "Не тронь технику до подтравливания!" - с огорчением пеняю я и без того расстроенному механику.

Он быстро заменяет аэродромный баллон, недовольно бурчит себе под нос:

- Это надо же... оскандалился... И на чем? На воздушке... - А затем Козлов, уже повеселев, обращается ко мне: - Через полчаса, командир, все будет исправно!

- Ты что, хочешь, чтоб нас с тобой ждали? Сколько воздуха? Или система совсем не держит?! - говорю я с негодованием.

- Давление в норме: около ста пятидесяти атмосфер. Но, - замялся механик и виновато заглянул мне в глаза, - я боюсь, как бы оно не стало на нуле при посадке. Без тормозов-то - вляпаетесь!

Но ждать больше нельзя, и я принимаю решение:

- Мотор запустим от аэродромного баллона. В воздухе после взлета перекрою систему и постараюсь не вляпаться, как ты выразился. Поторапливайся!

- Командир, когда будете заходить на посадку, не забудьте открыть вентиль баллона с воздухом. - В глазах механика сожаление и виноватость.

- Спасибо за совет. До встречи! - я махнул на прощание рукой.

Однако нашей встречи в этот день не произошло. Выполнив посадку на аэродроме Бельцы, я рулю за Даховым и останавливаю самолет рядом с его машиной. Воздуха в системе, несмотря на меры предосторожности, около пятидесяти атмосфер. Не густо...

К моему ведущему подходит представитель инженерной службы воздушной армии, крепко его обнимает и потом сразу же направляется ко мне:

- Что вы копаетесь в машине?

- Перекрываю баллон. В системе - утечка воздуха,- отвечаю без энтузиазма.

- Немцы этого добра оставили уйму - заправим! - Он дает команду механику "организовать баллончик".

Неподалеку от моей машины вижу два огромных штабеля

баллонов и спрашиваю, не скрывая тревоги:

- Они не с кислородом? А то я видел, как при запуске так рвануло одну машину, что из нее получилось две - хвост отлетел в одну сторону, плоскости с кабиной и мотором - в другую. Взорвалась от кислорода, как бомба!

- Юноша, постыдились бы так думать, а не только говорить, - шутя выговаривает мне представитель инженерной службы.

Не успокоившись, я прошу механика:

- Вы еще раз проверьте, пожалуйста... Откройте вентиль баллона так, чтобы из него пошло слабое дуновение. Подставьте горящую спичку: если там воздух она погаснет, если кислород - горение усилится. Понятно?

Дахову, видимо, надоело мое упрямство, но виду он не подает:

- Не чуди, Евстигнеев! А то научишь...

Осмотрев летное поле и определив расположение стоянок для нашего и братского 297-го полка, собираемся в обратный путь. Я проверяю свой самолет. Воздуха в системе сорок атмосфер. Для запуска мотора, на выруливание и торможение после посадки вполне хватит. Но в это время механик подвозит баллон на подвернувшейся под руку паре волов и подключает его к самолету. Сажусь в кабину и шутя говорю Дахову:

- Отойдите от греха подальше. Сейчас будет выбух!

Ремнями я привязываться не стал - всякое случается, и бывалые люди, вроде представителя воздушной армии, ошибаются.

Несколькими качками плунжера пускового насоса создаю давление, необходимое для наполнения бензином трубосистемы запуска мотора. Взявшись левой рукой за лапку зажигания (тумблер магнето), прошу механика:

- Откройте вентиль баллона.

Как только заработал пусковой насос, кислород подключенного баллона соединился с бензином и... взрыв! Кабина наполнилась пламенем. Как я успел перекрыть кран насоса, сказать трудно. Плунжер, сорванный взрывом, бьет мне по правой ноге выше колена, загораются разодранные брюки. Левая рука, отброшенная вправо, самопроизвольно включает зажигание - мотор заработал... Охваченный пламенем, я пытаюсь выключить зажигание. Дахов прыгает на центроплан и, ухватившись за плечевые ремни парашюта, тянет меня из кабины. Но моя левая нога нечаянно передвигает сектор газа в крайнее переднее положение, и мотор взревел! Мы с Даховым, сшибленные тугой струей воздуха от винта, кубарем скатываемся с центроплана "лавочкина".

Я бросаюсь к самолету, а он начал разбег... Схватившись за борт горящей кабины, чтобы выключить мотор, я снова срываюсь вниз, не успев даже забраться на центроплан. Стабилизатор сильно бьет по парашюту, но я вновь вскакиваю! А самолет убегает... Мы стоим, разинув рты от удивления. Вгорячах кричу с досадой:

- Взлетит же, черт необузданный!

Машина, словно управляемая опытным летчиком, продолжает разбег по прямой. Пробежав метров полтораста, она вдруг развернулась налево почти под прямым углом и, ткнувшись носом в землю, остановилась - может, что-то попало под колеса, а вероятнее всего, из-за воздействия вращающегося винта.

Подбежав к самолету, видим, что пламя погасло, и только слабый дымок, запах гари да закопченный борт фюзеляжа со вздутой от огня покраской зловеще напоминали о только что случившейся беде. В кабине все исковеркано, трубопроводы разорваны. Мне тяжело смотреть на израненного боевого друга. Нелепо все получилось...

Армейский представитель ругает себя на чем свет стоит:

- Проверил два баллона и успокоился!.. На моей совести ведь машина!.. Товарища твоего, Федор Филиппович, - это он уже к Дахову, - устроим у местных жителей. А ты лети и присылай медиков.

В ближайшей к аэродрому хате нас встретила низенькая смуглолицая старушка. Поохав, глядя на меня, она повела нас в другую комнату:

- Живите. Места хватит.

Дахов взволнован, но виду не подает и заверяет меня:

- Оставайся, Кирилл. Сегодня не обещаю, но завтра с утра будут у тебя медики. Потерпи, друг.

Хозяйка хаты, вмешиваясь в разговор, решительно запротестовала:

- Не надо медицины! Скоро будет хорошо...

Я остался один. Старушка хлопотала в соседней комнате. Приготовив какую-то мазь, она осторожно покрыла ею все мое лицо. Скоро стало легче - боль утихла, легкий озноб прекратился. До самого утра я проспал глубоким сном праведника.

С первым рейсом транспортного самолета вместе с передовой командой прибыли врач полка Гущин, парашютоукладчица Раздорская и механик Козлов.

Мой сержант, импульсивный по складу характера, еще с порога озабоченно кричит:

- Как же это, командир?!

- Не волнуйся, Петя. Ты ни при чем. Пройдет. - И шутливым

уже тоном, хотя и со скрытым волнением спрашиваю: - Красивый я, да? Не будут девчата шарахаться?

Мария Раздорская смотрит на меня, как на больного ребенка: в глазах ее материнская жалость и непонятная ласковая печаль.

- Дурень, - мягко говорит она, - выбрось эти мысли из головы. Жив - и в этом радость. И больше не о чем расстраиваться. Война - это временно, полеты пока молод и здоров, а жизнь и любовь у человека и с человеком до конца.

- Спасибо, Мария, за доброе слово.

А она уже о чем-то разговаривает с хозяйкой дома. У женщин всегда найдутся общие темы.

Доктор интересуется:

- Чем это тебя насмолили? Зеленка, видать, ни к чему?

- Спроси у нее, - показываю я глазами на старушку. - Но избавь и уволь от зеленки. Под Белгородом так усердно разукрашивали, что до сей поры следы на руках. Да и шрамы оставляет.

Хозяйка вмешалась, услышав слово "зеленка".

- Доктор, - ласково проговорила она, - через недельку ваш парень станет красивее, чем был. Пусть он побудет у меня.

Друзья ушли, и легкая грусть легла на сердце. "С чего бы это вдруг? думал я. - Возможно оттого, что Мария заговорила о будущем?.."

На другой день гул летящих самолетов позвал меня на улицу. Через щелки набухших век смотрю, как "лавочкины" друг за другом отваливают от строя, четко и деловито заходят на посадку. Все-таки красиво ребята летают: ничего лишнего, можно сказать, сдержанно работают, даже изящно. И снова защемило сердце - так хочется быть среди боевых друзей!..

Вслед за истребителями над летным полем появились транспортные самолеты. С них сбрасывали на грузовых парашютах мягкие тары, бочки с маслом и горючим для танков. Вырвавшись вперед, танкисты сидели на голодном пайке из-за распутицы и бездорожья.

Удивительно быстро заживало у меня лицо: через неделю следы ожогов сошли, кожа стала розовой и нежной, как у младенца.

Имя доброй молдаванки, моей целительницы, к сожалению, забыто. Но теплота ее приветливого лица, смуглость и застенчивость крестьянки до сих пор живы в моей памяти. Я нередко вспоминаю о ней с огромной сыновьей благодарностью.

Мой "лавочкин" опять в строю. Окраска левого борта имела вид затейливого камуфляжа, на фоне которого четко выделялась черная цифра с красной окантовкой - 96. Командир полка

спросил на всякий случай:

- Может, есть желание сменить самолет?

- Да вы что? Никогда! Раненого друга не бросают,- без малейшей рисовки и позы я отказался от такого предложения. - Мы оба в отметинах и рубцах. Будем ц дальше воевать вместе.

- Рад слышать такие слова, - сказал Ольховский.

8 апреля я уже шел с группой на своем "лавочкине" с бортовым номером "96" в небо Румынии. Долго мы ждали этого дня! И он настал - день боевых действий за просторами нашей земли. Весна сорок четвертого памятна во всех подробностях. Было все: и трудные победы в ожесточенных боях, и минуты неудач, и горечь поражения.

Однажды мы вылетели с Мудрецовым на разведку войск и аэродромов противника в район Яссы - Роман - Кишинев. За линией фронта обнаружили движение войск, большое скопление техники. Обстреляли одну из колонн, затем направились к Кишиневскому аэродрому. Противник, видимо, принял наши истребители за свои: молчат зенитки, на летном поле выложены посадочные знаки, пестро раскрашенные, как шлагбаум. Немцы даже пригласили нас произвести ,посадку - дали две сигнальные ракеты.

Окинув взглядом летное поле, определив расположение стоянок, тип и количество самолетов, я заметил взлетающий тяжелый бомбардировщик "Дорнье-215" с двухкилевым хвостовым оперением. С машинами такого типа нам редко приходилось встречаться в воздухе, и, пока фашисты внизу не разобрались, что за гости к ним пожаловали, я предупредил Мудрецова о своем дерзком намерении:

- Рубанем на взлете! Пока за родных принимают...

Резко бросив машину на крыло, вижу, что ведомый, чуть оттянувшись, идет за мной в атаку. Открываю огонь. Громадный транспортный тихоход прошит очередью от хвоста до кабины пилота, но почему-то продолжает взлет как ни в чем не бывало: он уже метрах в десяти от земли. Делаю горку, а сам с раздражением думаю: "Что за черт? Снаряды насквозь прошили эту махину, ей же - хоть бы что!" Быстро перехожу на противоположную сторону. Снова бросив свой самолет в пике, остервенело открываю огонь. Но тут отказывает одна из пушек - удар получается слабее, чем надо бы. Однако немецкий бомбардировщик пошел на снижение. Наконец зенитчики разобрались, что за пришельцы над аэродромом, заработали "эрликоны". Снаряды разрываются все ближе и ближе к нашим машинам. Мы снижаемся до бреющего полета и уходим на восток.

Что же с "Дорнье"? Оглянувшись назад, мне удалось увидеть,

что фашистская громадина плюхнулась на землю в облаке дыма. Заметил я и выруливающую четверку "сто девятых". Может, она - должна была сопровождать бомбардировщик? Вряд ли. Скорее всего, фашисты решили проучить нас, и мы стремительно уходим.

На КП доложил командиру полка о результатах полета на разведку. Ольховский ничего не ответил, лицо его было печальным.

- Не вернулся Иван Колесников... - проговорил только подавленным голосом.

- Как? Где это произошло? - опешил я.

К потерям не привыкнешь на войне. Каждая из них словно отрывает частицу души. Всякие потери нес полк, всегда они тяжело переживались, но эта - погиб второй брат! - горше, казалось, не бывает.

А произошло все так. Прикрывая наши войска, Иван неудержимо набросился на врага. "Лавочкины" завязали воздушный бой с "мессерами". Уже самолет противника горит, падает, а летчик, продолжая преследование, все еще ведет огонь. Высота критически малая. Товарищи по радио кричат Колесникову: "Выводи! Выводи! С землей столкнешься!" Но Иван не вывел. Оба самолета упали в расположении вражеских войск, в семи километрах юго-западнее Тыргу-Фрумос. Жизнь Ивана оборвалась. Не стало в полку добрых парней, братьев Колесниковых. Осталась добрая и незабвенная память о них.

Приближался праздник Первое мая. Хорошая традиция - отмечать такие даты трудовыми достижениями - оставалась и во время войны. Нанести фашистам чувствительный удар - главная забота личного состава полка в эти дни, и мы тщательно готовимся к каждому боевому вылету.

Наша шестерка пошла на прикрытие войск, переправляющихся через реку Прут. Задача не из легких: не дать фашистам сорвать форсирование этой водной преграды. А еще и погода сложная: многоярусная облачность до восьми баллов, с нижней кромкой 100-150 метров, ограниченная видимость. Противник по всей вероятности не ожидал, что в таких метеоусловиях в районе цели могут быть наши истребители, и надеялся на удачный удар по советским войскам на переправах. Но он просчитался.

Боевой порядок нашей группы в целях обеспечения свободы действий был построен из пар, идущих одна за другой на увеличенных дистанциях, многоярусно, вроде знаменитой покрышкинской этажерки. И вот в районе цели на высоте 350 метров мы увидели врага. Три тройки "юнкерсов" без истребителей сопровождения, пытаясь снизиться в промежутки

между облачностью, подкрадывались к переправам. Бой начался атаками "лавочкиных". Он был необычным и, по сути, слепым. В облачности ни мы, ни противник не видели, сколько дерущихся на каждой стороне.

Встреча с первой тройкой противника произошла на попутно-пересекающихся курсах. Немцы шли над средним слоем облачности и заметили нас на дистанции примерно пятьсот метров. Резко потеряв высоту, они попытались скрыться в облаках. Мы с Мудрецовым - за ними. Слой облачности был настолько тонким, что наша пара и противник моментально проскочили его, и "юнкерсы" снова потянулись вверх. Преодолевая огонь стрелков, я сближаюсь с одним из них метров на пятьдесят и бью по левому мотору и носовой части фюзеляжа. Не успев скрыться в облаках, фашистский бомбардировщик сваливается на левое крыло и резко идет вниз...

Чуть не столкнувшись с падающей машиной, проскакиваю мимо. Мудрецов, как всегда, следует за мной. Оставшаяся пара Ю-88 теряется из виду. Пара Тернюка сзади, а вот пары Карпова нет. Где она?

Справа появляется еще тройка "юнкерсов". Атаковать с ходу ее нельзя - мой ведомый как раз идет под ними. Мгновенно оценив обстановку, передаю напарнику:

- Фрицы впереди... Вей левофлангового!

Мудрецов словно ждал этой команды: устремившись вверх, он сближается с противником. Очередь - и из облачности вываливается горящий бомбардировщик. "Осиротевшая" пара "юнкере"в" со снижением проходит под нами. Тернюк бросается вдогонку, но немцы успевают скрыться в среднем ярусе облаков.

- Молодец, Валя! - не могу удержаться, чтобы не похвалить возвратившегося ко мне Мудрецова.

Снижаемся. Под облаками вижу пару Карпова. Она преследует "юнкерсов", ведя бой на высоте 150-350 метров. Мы берем курс на Яссы. Здесь нижний край облаков приподнялся до 600 метров. Хорошо видно, как вдаль уходит разгромленная группа из шести бомбардировщиков. От преследования пришлось отказаться - слишком плотный заградительный огонь зениток. Фашистов вряд ли догоним, а своих ребят можем недосчитаться. Да и горючее на исходе - пора возвращаться на точку. За три недели перед первомайскими праздниками я выполнил 27 боевых вылетов, провел 13 воздушных боев, в которых уничтожил 7 фашистских самолетов. А 1 мая полк срочно перебазируется на аэродром Табэра, за рекой Прут. Итак, мы на земле румынской! И уже не просто летаем в небе этой страны. Мы пришли сюда с освободительной миссией: избавить народ Румынии от фашизма,

дать ему возможность плодотворно трудиться на своей земле.

Земля как земля. -Хаты, сады - много садов... И вода в реке такая же, как на Западной Украине и в Молдавии. Только люди - с непонятной нам речью, беспросветной бедностью, затравленные страхом, - вызывали чувство сострадания, пронзительной душевной жалости. Целый народ в такой нищете!

Население городка - женщины, детвора и древние старики. Мужчин молодого и среднего возраста почти нет. В первые дни нашего пребывания в Табэре жители на улице не показывались. Они сидели в своих жалких лачугах и ожидали чего-то страшного. Люди были настолько забиты и запуганы, что никому из них, видимо, и в голову не приходила мысль: что может быть хуже, отвратительнее их старой жизни, поруганной и обездоленной?

Бывало, идем по улице, а из-за плетня садика смотрят на нас настороженные пугливые глаза. Как только поравняемся с двором, лица исчезают, слышим хлопанье дверей - румыны, как суслики в норы, скрываются в хатах.

- Подумать только, - качал головой Мудрецов,, - как запугали народ.

Тернюк продолжает мысль товарища:

- Да, Валентин. Правители-бояре сначала запугали народ, а потом принялись вить из него веревки.

- Что ни говори, а внушение - великая сила... - как бы размышляет вслух Карпов.

Летчикам полка пришлось расквартироваться у местных жителей, так же, как и у себя дома, на Родине: поплотнее да покучнее - для удобства боевой жизни. Наша эскадрилья поселилась в домике рядом с летным полем. Хозяева - женщина с двумя девочками школьного возраста. В семье безысходная бедность, питалась она в основном блюдами из кукурузы и картофеля. Вместо хлеба - мамалыга. Хозяйка относилась к нам с искренней симпатией, трогательной простотой. Да и ее соседи уважительно раскланивались, едва завидев кого-либо из наших пилотов. Как аукнется, так и откликнется, говорят в народе...

Однажды мне случилось вернуться в хату в неурочное время, и я застал хозяйку на чердачной лестнице. Она торопливо закрывала дверцу лаза на чердак, а в руке держала кувшин. Стало ясно: кого-то тайно кормила и поила там.

Увидев меня, она совсем растерялась и, спустившись вниз, пыталась убрать лестницу. Я мягко, но решительно отстранил ее. Показав на дверцу лаза, спросил:

- Кто там прячется?

Прижав от страха руки к груди, хозяйка испуганно что-то говорила на своем языке. Я уловил смысл одного только слова -

бах, бах...

Забираюсь по той же лестнице на чердак, и вот в сумеречном свете помещения вижу в углу сжавшееся в комок какое-то существо, кажется, женского пола, оно испуганно смотрит на меня. Жестом руки я позвал женщину и, пока она, согнувшись в три погибели, пробиралась к лазу, снял с петель замок и швырнул его далеко в сад.

Когда мы оказались на земле, передо мной предстала сказочной красоты девушка: стройная, русоволосая, с двумя огромными и тугими, как швартовная веревка, косами. Лицо смуглое, цыганское, а на нем - удивительно светло-синие, с зеленоватым блеском, глаза. Она не столько испугана, сколь смущена. Только изредка из-под бархатных, будто наклеенных дамским парикмахером, ресниц таких длиннющих! - мягко "стреляют" эти прелестные сапфиры-глаза то в мою сторону, то в сторону хозяйки, как бы спрашивая недоуменно: от кого и зачем меня прятали? На вид ей лет 17-18.

От моей злости и обиды за недоверие к русским солдатам не осталось и следа. Откуда эти женщины могли знать, кто мы такие и вообще что за люди эти безбожники - красные? Ведь им так долго внушали, что мы, советские, - изверги, ироды, не имеющие за душой ничего святого, и пришли в Румынию с единственной целью: губить, разрушать, уничтожать...

Зову женщин - как потом я узнал, мать и дочь - в комнату и. как могу, объясняю, что прятаться от нас, россиян, не надо, никто им не причинит обид или унижений.

Комната, в которой мы жили, содержалась в чистоте и опрятности. Постели аккуратно перезаправлялись женскими руками после нашего ухода на аэродром. Дети встречали нас радостно, доверчиво. И преувеличения здесь нет. Война - это не просто такое состояние психики, когда люди только тем и занимаются, что уничтожают противоборствующую сторону, сметая все, что попадется па пути. Она имеет еще и другой, противоположный аспект - нас одолевала неистребимая тоска и грусть по родным и близким, оставшимся дома, вдалеке...

В конце мая немцы подтянули значительные резервы, вновь разгорелись яростные бои. На этот раз они проходили северо-западнее Ясс. Там 52-я армия обороняла выгодные в стратегическом отношении высоты. На ее долю выпала тяжелая борьба, которая продолжалась до начала наступления наших войск в Белоруссии. Более месяца шли упорные схватки. Противник стремился овладеть утраченными высотами, а 52-я армия стойко и мужественно удерживала эти позиции.

Против нее, казалось, была брошена авиация всего

фашистского блока. Каких только самолетов здесь не было - "хейнкели", "хеншели", "юнкерсы", "фоккеры", "мессершмитты", "иары", "макки", ПЗЛ и многие другие. Все они стремились облегчить задачу своим войскам. В воздухе было на редкость жарко. Но численное превосходство не страшило наших летчиков. Они мужественно и упорно разили фашистских стервятников, блестяще выполняя задачи, которые ставило перед ними командование.

...В это напряженное время на старт выносилось полковое Знамя. Делалось такое в исключительных случаях, когда складывалась настолько тяжелая обстановка в воздухе, что добиться победы в бою можно было только рискуя жизнью.

Командир полка, заместитель по политической части, начальник штаба собирались на старте, и знаменосцы выносили Знамя части, ее святыню. Летчики перед вылетом на задание становились у знамени на одно колено, целовали полотнище и уходили в небо с клятвой: бить врага, не щадя жизни. Надо сказать, они были верны слову - дрались самоотверженно и непреклонно. Когда кончались боеприпасы или горючее было на исходе, летчик направлял свою машину в гущу вражеских стервятников, рубя противника винтом. Случалось, и погибали во время тарана...

В труднейшие моменты схватки, когда весь ты напряжен до предела и усталость дает о себе знать не только ошибкой, но порой и безразличием к себе, алое знамя полка выплывало из глубин памяти, напоминая о клятве, данной тобой. О том, что ты - русский солдат, потомок суворовских чудо-богатырей, что ты коммунист, защитник Отечества и высшей справедливости на земле - свободы.

Вот откуда черпалась энергия, сила, настроенность на смертельную схватку с врагом.

О том, как сражались мои товарищи в этот период войны, говорит сохранившееся в архивах обращение командования 4-го истребительного авиакорпуса к летчикам, техникам и вооруженцам: "Товарищи летчики, техники и вооруженцы!...На нашем участке фронта завязались ожесточенные воздушные бои. За три дня воздушных сражений - 1, 2 и 3 июня - только летчики 240-го иап уничтожили 20 самолетов противника без потерь со своей стороны.

Герой Советского Союза капитан Кожедуб за два дня боев сбил четыре самолета противника. Это его 43-я победа. Мастер воздушного боя капитан Евстигнеев сбил пять самолетов противника - теперь на его счету 44 сбитых фашистских самолета. Младший лейтенант Брызгалов сбил два самолета, старший

лейтенант Жигуленков - два самолета. Уничтожили по вражескому самолету отважные и умелые летчики - Тернюк, Мудрецов, Карпов, Шпынов...

Держитесь и бейте врага так, как бьют его летчики 240-го полка..."

Всякое доверительное и теплое обращение окрыляет. И летчики, зная трудности поставленных перед нами задач, постоянно искали пути их лучшего решения. Противник, где бы он ни пытался прорваться к советским войскам, повсюду встречал яростный отпор со стороны истребителей нашего соединения. Гитлеровцы применяли различные способы выхода в район боевых действий, вылетали большими группами, наращивали усилия в бою, пытаясь создавать количественное превосходство. Однако добиться желаемых результатов им не удавалось, и господство в воздухе неизменно оставалось за нами.

Однажды мы вылетели восьмеркой на сопровождение двенадцати штурмовиков. Передовую перешли на высоте 1200 метров. По штурмовикам остервенело заработали зенитки, но они спокойно, как на своем полигоне, заходят на цель, сбрасывают бомбы и реактивные снаряды. Затем, перестроившись в боевой порядок "круг", один за другим начинают пикировать, поливая противника пулеметно-пушечным огнем. С земли дым и пыль поднимаются на высоту более ста метров. Выход из атаки наши "илы" выполняют на высоте бреющего полета, у самой земли, поэтому часто скрываются в непроглядном мутном мареве, чтобы через считанные секунды, вынырнув из него, вновь строить маневр для захода на цель.

"Горбатые" в море огня, пыли и дыма работают как ни в чем не бывало, сея смерть и наводя ужас на врага; идет штурмовка.

Боевой порядок истребителей над целью обычный: группа непосредственного прикрытия - на внешней стороне круга, другая находится выше "горбатых", применяя иногда обратный круг полета по тактическим соображениям. Итак, я с четверкой внизу с "илами", а две пары. Тернюка над нами. Во время работы штурмовиков мое звено также атакует гитлеровцев.

В конце штурмовки появились ФВ-190, сколько их - точно не удалось установить, но не менее шести - восьми самолетов. С появлением "фоккеров" забот нам прибавилось - теперь уже не до наземных целей. Истребители противника по одному и парами пытаются подойти к "илам".

Четверка Тернюка вливается в общую группу. Началось что-то похожее на ряд разрозненных, отдельных боев у круга "горбатых". Зная губительную мощь пушечного вооружения штурмовиков, мы иногда уходим под их защиту, увлекая за собой "фоккеров". Один

из них попал под прицел выходящему из атаки "илу". Очередь - и гитлеровская машина рассыпалась на куски.

Около двадцати минут штурмовики обрабатывали цели. Потерь у нас не было, но израненных машин хоть отбавляй. Один Ил-2 с поврежденным шасси и огромными пробоинами еле добрался до нашей точки. Две машины из моей группы из-за серьезных повреждений вышли из боя раньше.

Фашисты недосчитались трех самолетов - один поражен огнем штурмовиков, два - в бою с истребителями.

22 мая кроме прикрытия войск полк получил задание обеспечить сопровождение двух вылетов штурмовиков на разведку. "Илы" должны были более полно вскрыть немецкую оборону, сосредоточение войск и расположение самолетов на аэродромах. Район разведки разделили на два участка - восточный и западный.

Первый выход на восточный участок по маршруту Яссы - Роман - Негрешти выполняла моя группа в составе шести экипажей. Полет прошел успешно. Над аэродромом Роман мы встретили шестерку Ме-109, отбили их от штурмовиков, задание выполнили и вернулись без потерь.

На западный участок Тыргу-Фрумос, Тыргу-Нямц, Пьятра-Нямц вылетел мой заместитель Тернюк. В группе с ним: Попко, Мудрецов, Карпов и от кожедубовской эскадрильи - пилот Гопкало.

"Горбатые" шли, как обычно, на небольшой скорости, на высоте 800-1200 метров. Это высота полета на разведку и фотографирование. Тернюк с ведомым Попко - рядом со штурмовиками, тройка Карпова - чуть выше и позади.

Над аэродромом Роман их встретила шестерка ФВ-190. Парами немцы устремились к "горбатым". Но натолкнулись на непробиваемую стену: огневая и бронированная мощь летающего танка известны. Мастерски и мужественно вела этот бой и группа Тернюка. Первую пару "фоккеров" Карпов со своей тройкой встретил четким огневым взаимодействием всех экипажей. Вторая пара противника отказалась от атаки штурмовиков и пошла па помощь первой. В этом решении был свой резон: сначала разделаться с нашими истребителями, а потом уже со штурмовиками. Но замысел немцев так и остался неосуществленным. Третью пару "фоккеров" отогнали Тернюк с Попко.

Обескураженные такой неудачей, истребители противника отошли в сторону, как бы раздумывая, с чего бы начать новую атаку. А разведчики в эти минуты занимались своим делом: близость "фоккеров", казалось, их мало тревожила. Не меняя

скорости, высоты, курса, "илы" спокойно продолжали полет по намеченному маршруту.

Враг заторопился, боясь упустить, казалось бы, легкую победу. Атаки его стали активнее. Один из гитлеровцев ринулся на машину ведущего. Михаил Попко, заметив, что командиру группы грозит опасность, а в случае промедления удар по машине Тернюка уже будет неотразим, бесстрашно бросается на "фоккера", преграждая ему путь своим самолетом...

Снаряды прошили кабину, поранили руку летчика, часть же из них застряла в парашюте, и он начал тлеть. Невидимый еще огонь распространился до войлочной подкладки на бронеспинке - пилоту начало жечь спину. Кабина наполнилась дымом. Но Попко не выходил из боя. Более пятнадцати минут, раненный и обожженный, он отражал атаки. Товарищи даже не подозревали о случившемся...

Бой сместился к линии фронта. "Фоккеры" несолоно хлебавши прекратили преследование. И только тогда Михаил доложил командиру группы:

- Самолет поврежден. Прыгать с парашютом не могу - тлеет. Постараюсь дотянуть до точки...

Но это ему не удалось: в трех километрах от аэродрома кабину Ла-5 охватило пламенем, и летчик был вынужден, не выпуская шасси, приземлиться в поле. Едва он успел выскочить из самолета и отбежать несколько метров - истребитель взорвался. На Михаиле горело все - комбинезон, майка, трусы...

На место вынужденной посадки сразу же отправились машины с людьми и со всем необходимым. Завернутого в остатки парашюта Попко доставили в санчасть. Летчик молчал, но когда подошли мы с Иваном Кожедубом и пилотами из второй эскадрильи, он заговорил:

- Командир, не волнуйтесь. Задание мы выполнили. Я поправлюсь. Вот увидите. Жаль, машину не удалось спасти.

- "Машину спасти"! Чего тянул-то - не вышел из боя? - спросил я.

Михаил сморщился от боли и виновато произнес:

- Нас так мало... Не мог я бросить ребят... "Фоккеры" нахально лезли к "горбатым".

Попко замолчал. Тяжко было смотреть, как он мучался! Врачи попросили нас оставить его одного и обещали поставить летчика на ноги.

Без малого целый год скитаний по госпиталям, в которых Михаил пролежал, а точнее, провисел на подвесках, - и вот в июне сорок пятого, добившись разрешения летать, он вернулся в свою часть.

Забегая вперед, скажу: сейчас Михаил Иванович Попко - инженер, живет и трудится в столице своей родной Белоруссии - Минске. А тогда был отзыв командира 231-й штурмовой Рославской дивизии полковника П. Чижикова о выполнении задания летчиками группы старшего лейтенанта Тернюка: "Этой группой на аэродроме Роман было обнаружено до 60 самолетов противника, которые противник подтягивал в район предстоящих наступательных действий. По этим данным, дивизия 29.05.44 г. нанесла массированный удар по аэродрому Роман, в результате которого уничтожено свыше 30 самолетов противника. Штурмовики, ведомые лейтенантом Фроловым, вынесли свою горячую благодарность истребителям за мужество, настойчивость и отвагу в этом полете..."

Разведка полосы обороны, передвижения войск и базирования авиации на аэродромах противника не прекращалась ни на день. Она проводилась между вылетами групп на выполнение основной задачи полка. После прикрытия войск, как правило, летим на уточнение движения колонн к передовой (по дорогам между населенными пунктами Тыргу-Нямц, Хуши), а также количества самолетов на аэродроме Роман.

Как-то, выполнив задание, мы возвращались обратно. Скоро передовые позиции. Вдруг вижу восьмерку ФВ-190 над нашими войсками. Вначале они шли пара за парой, а затем по одному начали переходить в пикирование для атаки наземных целей.

Следуя по курсу полета "фоккеров", решаю воспользоваться случаем и нанести внезапный удар. Мудрецов понял мой замысел, и мы ринулись в атаку. Сблизившись с фашистами, в момент перехода ведущего в пикирование пристраиваемся к замыкающей паре. Противник, если и заметил нас, то, видимо, вначале принял за своих и спокойно продолжал выполнять маневр.

С минимальной дистанции бью наверняка. Только теперь немцы увидели трассы от моего истребителя по самолету, замыкающему их боевой порядок. В группе начался переполох, но поздно. "Фоккер" взрывается на земле! Не теряя поистине золотых секунд, проскакиваю к ведущему и атакую его - на выводе из пикирования. Дистанция великовата, очередь оказалась безрезультатной. "Фоккер" резко разворачивается от линии фронта. Остальные, как по команде, прекращают атаку и тоже следуют за ним от передовой.

- Боевой вправо, - передаю ведомому. - В облака не соваться! Будь внимателен.

Убедившись, что "фоккеры" не пытаются продолжать штурмовку, берем курс на свою точку. Работу окончили...

Оборона наших войск под Яссами устояла. Однако затишье на этом участке фронта не устанавливалось. Противник по-прежнему периодически продолжал атаковать наши позиции, а в конце мая у населенного пункта Тыргу-Фрумос возобновил наступление. В небе над этим районом снова начались жаркие схватки.

Как-то во второй половине дня, когда летчики уже изрядно устали, мы получили приказ на прикрытие наших войск группой, в которой кроме своих летчиков были Середа и Шпынов из первой эскадрильи. В заданный район шли под облаками на высоте 1500-1800 метров. При подходе к линии фронта появились вражеские самолеты. Сколько их? Подсчетом заниматься некогда, ясно одно немало. Я сумел различить девятку Ю-87, более двух десятков румынских машин типа ИАР-80 и около них шестерку Ме-109.

Разворачиваемся влево, сближаемся с противником - он сейчас впереди слева. Атака в лоб на встречных курсах невыгодна: удар будет скоротечным и малоэффективным. Повторная же атака по головной группе маловероятна: пока будем разворачиваться на сто восемьдесят градусов, они смогут отбомбиться.

Учитывая создавшееся положение, я выполняю разворот влево, чтобы атаковать "лапотников" на попутном курсе. Маневрируя со снижением, бросаю взгляд вверх, ищу ведомого. И что же? Метрах в тридцати от хвоста своей машины вижу не напарника, а... "мессера" с желтым коком винта!

Я оторопел. Чем это может кончиться - знал, так как сам уже сотни раз вот так же пристраивался в хвост врагу, как правило, в таких случаях фашист был обречен.

Эта мысль пронеслась в голове не как осознанный страх вероятной гибели. Обостренное чувство опасности, готовность к таким вот критическим моментам приходит на выручку в самые, казалось, безвыходные мгновения боя. Цена такому мгновению - жизнь. И не только своя собственная. Вот что самое основное. Готовность пойти на риск, готовность погибнуть ради товарища, друга, за Родину - это не просто красивые слова-лозунги. Они облиты кровью миллионов благородных сердец, которые перестали биться, чтобы стучали наши...

Фашист в тридцати метрах. Не ожидая его очереди, резко увеличиваю крен, движением ноги отклоняю до отказа руль поворота - и машина моя проваливается. "Сто девятый" проскакивает правее, попадая под атаку Мудрецова. А я вывожу свой истребитель из пикирования и боевым разворотом иду на "лапотников". Замыкающий девятку бомбардировщиков - в

перекрестии прицела. Он все ближе, ближе. Дистанция уже метров пятьдесят. Даю очередь - и враг падает вниз. Уклоняюсь от столкновения резким разворотом влево, оказываюсь рядом с Мудрецовым.

В это время четверка Тернюка, преодолевая огонь стрелков, атакует Ю-87, а пара Середы отбивает от нее "сто девятых". Спешим с ведомым на помощь нашим, а потом через истребителей противника прорываемся к "юнкерсам". Немцы не выдерживают наших стремительных атак. Часть самолетов переходит в пикирование, чтобы оторваться от "лавочкиных", остальные разворотами уклоняются от прицельного огня.

Отбиваясь от "мессершмиттов", преследующих нас, - устремляемся на "иаров". Струи воздуха от перегрузок белым потоком срываются с плоскостей истребителей. Трассы огня разноцветными пунктирами прочерчивают небо во всех направлениях. "Юнкерсы" и "иары" уходят, но схватка с "мессершмиттами" продолжается. Она достигла своего апогея, когда появилась восьмерка "фоккеров". Ну, думаю, прорвало. Выкарабкаться из этого положения не многим удастся. А уж если отдавать жизнь, то подороже. Пусть немцы еще раз узнают силу русского духа!

И мы ринулись на фашистов. Гитлеровцы ведут бой осторожно, не рискуют. Наверное, поняли, что перед ними не просто противник, а бойцы, способные сражаться, не щадя своей жизни. "Фоккеры", разбившись по парам, периодически заходят в облака и оттуда тоже начинают атаки.

Чтобы избавить группу от всяких неожиданностей, внезапности нападения, я даю команду одной четверке снизиться метров на пятьсот, а сам остаюсь под нижней кромкой облаков. Видя это, "фоккеры" отказались от своего тактического маневра. Поняли наш замысел. Бой с ФВ-190 еще не закончился, как появляется восьмерка Ме-109, за ней - Ю-87. Предупреждаю летчиков:

- Быть внимательней! Новая группа врага. Грек! Набери высоту, подойди поближе. Экономьте снаряды! - А сам думаю: "Откуда берутся гады, будет ли этому конец?"

Вдруг в эфире нежданной радостной вестью неторопливый голос Ивана Кожедуба:

- Кирилл! Держись, иду на подмогу!

Ликование охватило меня - сил словно прибавилось. Помощь пришла в самые трудные минуты боя, когда и горючего и снарядов осталось совсем немного, а силы были столь не равны!

- Иван, наваливайся на "лапотников" - их две девятки! - передаю боевому другу краткую информацию о составе врага. - А

я займусь "сто девятыми"!

И почти на встречных курсах мы сближаемся с подходящими "мессершмиттами". Они открывают огонь - отвечаем тем же. Проходят считанные мгновения, а "лавочкины" и "мессершмитты", словно по единой команде, развернувшись на сто восемьдесят градусов, закручиваются в одну спираль. Мимо нас проносится восьмерка Кожедуба и своими атаками, как тараном, разит подошедших бомбардировщиков.

Немцы растерялись: они пытаются ринуться к эскадрилье Кожедуба, чтобы защитить бомбардировщики, но мы не даем им свободы выбора. И "сто девятые", связанные боем, не могут оказать существенной помощи "лапотникам".

Минут через семь бой закончился. Немецкие бомбардировщики, сбросив бомбы куда попало, беспорядочно уходят в западном направлении. Сопровождавшие их истребители последовали за своими подопечными.

Возвращаясь в свой район, наши группы приняли прежний боевой порядок. Выше нас - восьмерка Кожедуба. А в моей не хватает одного самолета. Кого же?.

Спрашиваю Тернюка:

- Грек, кого нет? Отвечает Середа:

- Шпынова. Он, подбитый, вышел из боя. В разговор включается Иван Кожедуб:

- Мы троих кокнули. Остальные как?

- Держатся, - отвечаю я товарищу. - У меня горючее па исходе.

- Не задерживайся, уходи, - советует Иван.

Весь остальной путь летим молча. Все ребята очень устали. Скорость повышенная - аэродром близко. Надо запросить: как добрался Шпынов и дома ли он?

Мою тревогу рассеивает ровный голос командира полка:

- Жив-здоров. Вас ждет не дождется. Волнуется парень...

- А я что говорил... Сашко у нас со дна морского выберется! - слышится в эфире восторженный голос.

Чувства товарищей понятны, да и самому хочется как-то разрядиться, что-то сказать. Бой складывался трудно. Но мы возвращаемся все, а противник недосчитался четырех самолетов, сбитых мною ("юнкере" и "мессершмитт"), Тернюком ("юнкерс") и Середой ("фоккер").

Разговорились, расшумелись мои товарищи. Однако порядок в воздухе должен соблюдаться, и я, как старший, командир группы, сдерживаю эмоции бойцов:

- Прекратить разговоры!

Разом все стихло, в эфире ни звука. Только в наушниках шелест да попискивание. Аэродром уже под нами.

После посадки все собрались у самолета Александра Шпынова. Многие удивлены: как это Сашко после такого удара остался в живых? Общими усилиями насчитали в его машине около двадцати пробоин, три из них в небольшом бронестекле, которое установлено в кабине над бронеспинкой, позади головы летчика. Побиты также две лопасти винта.

И вот что рассказал Шпынов, которому помогал частично видевший его неудачу Игорь Середа. Незадолго до прихода группы Кожедуба, когда мы вели схватку со "сто девятыми", Александр приотстал от своих. Заметив сзади пару толстолобых с красными коками, как у наших самолетов, он ошибочно принял их за Ла-5 и сбавил скорость. Пара быстро шла на сближение, и вдруг - как гром с ясного неба! трасса пушечной очереди. Треск пробитого металла, машина вздрогнула - и Шпынову стало ясно, что вовсе не "лавочкины" это. Но было уже поздно: истребитель падал к земле, мотор трясло, в глазах рябило. "Это штопор..." мелькнула у летчика мысль. Кое-как он все же вывел машину в горизонтальный полет и благополучно долетел до своего аэродрома.

Александр Шпынов продолжал сражаться до конца Великой Отечественной войны. На его счету 218 боевых вылетов, из которых 82 - на разведку, и десять сбитых вражеских самолетов.

В тот день рассматривать повреждения на Сашином самолете, ахать и охать не было времени. Летчики еще раз убедились в правильности бытовавшей заповеди: оберегай свой хвост заботами и повадками лисы - и направились на командный пункт эскадрильи готовиться к очередному вылету.

В это время к аэродрому подходила группа Кожедуба. После посадки подхожу к нему. Иван зол, хмурые брови сошлись на переносице. Поэтому мой вопрос звучит как можно лаконичнее:

- Кого? Как случилось?

- Брызгалова... Два "шмитта", наверное охотники, неожиданно выскочили над ним из облачности. Я бросился на помощь, чтобы упредить их атаку, но не успел... Гад дал по нему очередь. Самолет загорелся, немцы скрылись в облаках... Брызгалов выпрыгнул с парашютом и приземлился в расположении наших войск. Если не ранен, то не сегодня-завтра вернется.

На следующий день Брызгалов был в полку. Доложив командиру о возвращении, он пошел на стоянку. Около самолета Мухина работали парашютистки (так мы в полку называли парашютоукладчиц). Девчата не знали, что Брызгалов вернулся.

- Привет, спасительницы! Все хлопочете с тряпками? Муху охорашиваете? услышали они вдруг знакомый голос.

- Ой, Паша... Жив! - удивленно и радостно закричала Надя

Красильникова.

- Как видите... И даже невредим, - весело отвечал Брызгалов.

У Нади появилось обиженное выражение лица:

- И надо же... Нет чтобы рассказать, как сработал парашют, где приземлился... похвалить за то, что работа наша не подвела... Он, после всего, снова - тряпки! Неисправим ты, Паша...

- Чего рассказывать-то? Жив-здоров, значит, ваша система сработала, как положено. Только подбородок фрицы поцарапали. Беда не велика - буду драться злее. А вам, девчата, спасибо!

И неожиданно не только для Нади, но и для самого себя он ласково обнял ее и поцеловал в щеку.

Пожав девушкам руки, Брызгалов самым серьезным тоном добавил:

- Молодцы! Дело ваше нужное для нашего брата.

Вот и довелось мне поболтаться на ваших тряпках... виноват, на парашюте. А здесь вы что делаете, добрые феи? Все та же Красильникова, улыбнувшись, ответила:

- Васю Мухина охорашивали, как ты соизволил заметить. А в общем подменяем парашюты, у которых истекает срок переукладки, или, как некоторые остряки считают, "набиваем тряпками сиденья в кабинах, чтобы королям неба сидеть было мягко и удобно".

- Ух и злопамятная ты, Красильникова... Я же в шутку тогда, не со зла так сказал о вашей службе. Исправлюсь.

Девчатам нашим нелегко было на фронте. Перед вылетами они разносили по два, а то и три парашюта; а вдвоем - пять-шесть, и довольно-таки увесистых. И так каждый день... до самого конца войны. Кроме того, в их обязанности входило распускать, просушивать, переукладывать боевые парашюты на походном брезентовом столе, раскинутом вблизи стоянок самолетов. Труд наших помощниц не пропадал даром - более двадцати летчиков полка выпрыгнули из горящих машин на парашютах, и их система ни разу не подводила. Да, не мной одним замечено, что женщины на фронте были скрупулезно точны аккуратны, дисциплинированны и исполнительны.

После одного из боевых вылетов на нашем аэродроме мы обнаружили более десятка истребителей иной конструкции. Выключив мотор, спрашиваю у механика:

- Козлов, что за самолеты?

- Покрышкин с Речкаловым в гости пожаловали.

- Александр Покрышкин? - удивился я. - Занятно... Скажи, а почему они у нас?

Петру и это, оказывается, известно.

- Вернулись с задания, а над их аэродромом гроза. Вот и сели

переждать непогоду. Всем героям герой!.. - мечтательно протянул мой механик, глядя в сторону Покрышкина.

Очень хочется и мне увидеть прославленного советского аса, дважды Героя Советского Союза. Но летчики уже сидели в кабинах, ожидая команду на запуск. У одного самолета стояли Ольховский, Семенов и Фраинт - они разговаривали с летчиком, одетым в меховые нагольные брюки и такую же темно-коричневую куртку. Высокий, с уверенным и смелым взглядом, богатырской комплекции - таким я и запомнил Александра Покрышкина с тех огненных фронтовых лет-...

Шел июнь. Полк перебазировался на аэродром Биваларий. И в это время командиром нашей 302-й истребительной авиационной дивизии назначается полковник А. П. Юдаков, заместителем командира полка по политической части подполковник И. И. Косарев.

На направлении 2-го Украинского фронта наступило относительное затишье, и полк получил передышку. Батальон аэродромного обслуживания срочно организовал профилакторий для отдыха, в который на три-четыре дня направляли от каждой эскадрильи по четыре летчика. Врач полка, зная, что меня чрезвычайно мучают боли в животе, частая тошнота, особенно в полете, настоял на том, чтобы я прошел обследование в полевом госпитале. Рентгеном обнаружили язву желудка, и я немедленно был помещен в наш профилакторий.

Вот она, долгожданная тишина, покой, несмотря на то что дом отдыха и расположен рядом с аэродромом. Сутки я отсыпался. А к концу следующего дня пришли мои летчики, но не как обычно - веселые, оживленные, а какие-то притихшие, сдержанные. На вопросы отвечают односложно и неохотно, при упоминании о вылетах говорят, что почти не летают: одна-две пары на разведку и то без встреч с противником.

Чувствуя что-то неладное, настоятельно прошу ребят:

- Признавайтесь, что случилось? Мудрецов не выдерживает и, глядя в сторону, говорит:

- Командир, не хотели... да вижу, ни к чему молчанка. Все равно узнаешь. Амуров погиб...

Из сбивчивых рассказов летчиков понял, что. Амуров вылетел на разведку в паре с Ямановым. После выполнения задания, при подходе к линии фронта, их перехватила пара Ме-109. Яманов решил за счет снижения увеличить скорость и если не оторваться от "сто девятых", то хотя бы выйти на свою территорию до начала боя. "Шмитты" шли с высоты на большой скорости, сближаясь с нашей парой. Дальнейший полет по прямой - смерти подобен! Нужно применять какой-то маневр. И Амуров, не привыкший к

пассивному ожиданию, резко разворачивается в сторону "мессершмиттов", вступает с ними в бой и перед самой линией фронта гибнет...

Из профилактория я в тот же день ушел несмотря на протесты врача. Осуждая мое бегство, командир полка укоризненно качал головой:

- Ну что мне с тобой делать? Боевых заданий пока не имеем. Приказано набираться сил, а ты - ни отдыхать, ни лечиться... Подключайся тогда к группе по подготовке молодежи.

- Согласен: это уже не профилакторий. К тому же с молодыми не соскучишься.

На командном пункте полка появился Яманов. Увидев его, я весь внутри закипел:

- Вы лучше штурмана отправьте на отдых! Но сперва пусть расскажет, как мог он, опытный летчик, поставить под гибельный удар молодого?!

Командир полка твердым официальным голосом осаживает меня:

- Товарищ Евстигнеев! Амурова жаль не только вам... Вы не вправе упрекать Яманова. Бой не всегда заканчивается так, как бы нам хотелось. Причинами неудач бывают ошибки, но не умышленные. Так что прошу быть осмотрительнее в своих выражениях.

Предупреждение командира справедливое, но, несмотря на это, крупный разговор с Ямановым состоялся... наши ранее натянутые отношения окончательно испортились. Совместные полеты со штурманом летчиков эскадрильи, которой я командовал, прекратились, хотя и негласно. Все знали почему и деликатно помалкивали.

А я включился в работу с молодым пополнением на отработку пилотажа, групповой слетанности в боевых порядках пары, звена, одиночных атак и боя истребителя с истребителем.

В период наступившего затишья на фронте в полку под командованием Семенова создается свой полковой учебный центр по подготовке нового пополнения к боевым действиям. Летчиками-инструкторами назначаются "старики" - воздушные бойцы с немалым опытом, - а также мы, бывшие инструкторы летных школ: Алексей Тернюк, его тезка Амелин, Иван Кожедуб и автор этих строк.

Составив программу, мы сразу же приступили к полетам. Молодежь, понятно, старалась показать, на что она способна. Некоторые такое демонстрировали, что превышали предел своих возможностей. В моей группе этим временным недугом страдали летчики второй эскадрильи М. Чучаев и А. Мокин. Оба

небольшого росточка. Один блондин, а другой смуглый. Первый - веселый, общительный, постоянно среди товарищей, быстр до суетливости. Всего он хотел достичь с маху, был нетерпелив и непоседлив, как ребенок. Второй - прямая ему противоположность: в суждениях резок до грубости, энергичен и смел до безрассудства. Поступки его и характер имели налет бесшабашности. Во время атак Мокин часто сближался с "противником" настолько отчаянно, что, не вмешайся инструктор в управление, столкновение было бы неизбежно.

Запомнились мне повороты на горке в исполнении Алексея. Разогнав скорость до максимальной, он резко переводил самолет в набор высоты и шел с углом почти под девяносто градусов до тех пор, пока машина не зависала в воздухе. Затем энергично давал рули на поворот через крыло - вокруг вертикальной оси, но эффективность рулей на малой-то скорости была недостаточной, и самолет начинал падать на хвост. В этот переходный момент создавались такие отрицательные перегрузки, что инерционные силы буквально выбрасывали нас из кабины, и мы зависали на ремнях. А неуправляемая машина в беспорядочном падении опускала нос, скорость нарастала, рули становились эффективнее и... все повторялось сначала. Именно по этим причинам, а не по личным соображениям (мол, оба парня из моей эскадрильи) приходилось заниматься с ними больше, чем с кем-либо из группы. В молодых пилотах еще жила курсантская вера во всемогущество старшего, "дядьки" - инструктора, который сидел за спиной.

Выполняя этот несколько своеобразный поворот на горке, предупреждаю Мокина:

- Так ведь грохнемся! Он искренне удивляется:

- С вами? Ну, нет... Такого быть не может! К тому же атака на вертикали не исключена. Возможно, потребуется дотянуться до "шмитта", уходящего вверх, или бомбе-ра бить снизу. Нужен этот маневр? Нужен! Вот я и хочу научиться в полетах с вами.

Я отвечаю на эту тираду и как инструктор, и как воздушный боец:

- Все может быть: и погоня за "шмиттами", и, что весьма вероятно, бегство от них. Только делать это нужно с умом, а не так, как у нас. Если зависнешь на вертикали при погоне за "сто девятым", то он, находясь выше, развернется да так врежет по твоему носу - как по неподвижной мишени! Понял?

- Понять-то понял, - глаза летчика загорались лукавым блеском. - Но он промахнется: нос-то у меня не багратионовский...

- ..И тактическое мышление тоже, - замечаю я. - "Шмитт" в

бою на малой скорости на вертикаль идти не посмеет. Если у него нет скорости - удирает пикированием, а не горкой. Так что следи, с какого маневра вверх пошел: с горизонтального полета или после пикирования. Вот так-то, свет Алеша...

- Учту, - задумчиво говорит Мокин.

Так в полетах, беседах, разборах с молодыми летчиками быстро пролетели десять дней. Срок невелик, но молодежь провела хорошую тренировку и в скором времени включилась в боевую работу.

В такие редкие вынужденные "простои" от напряженных полетов случались в нашей жизни эпизоды порой курьезные, которые по-человечески понятны и объяснимы. Люди-то - не ангелы...

В те вот дни мой неутомимый механик, человек веселый, заводной, мастер на всякие выдумки, выпил со священником местного прихода. После чего честная компания устроила шествие. Любопытное зрелище получилось. Впереди, еле передвигая ноги, шел тучный служитель церкви: на нем черная сутана, на груди здоровенный серебряный крест. Бережно и заботливо поддерживал его механик самолета командира эскадрильи сержант Петр Козлов. А чуть позади несколько пошатывающееся сопровождение верующих румын. Их церковь была расположена недалёко от стоянки самолетов.

К нам прибыл начальник политотдела дивизии Боев я невольно стал свидетелем столь необычной картины. Вдруг яйцо его изменилось - гневно сошлись брови на переносице. Надо же случиться такому: он увидел среди верующих... механика своей дивизии! И даже не среди них, а впереди, рядом со священнослужителем!

- Это еще что за крестный ход?! - воскликнул полковник.

Ничего не подозревавшие командир полка Ольховский и парторг Беляев, даже не взглянув на странное шествие, равнодушно заметили:

- Какой-то праздник у румын. С самого утра народ ходит.

Боев, человек решительный и твердый, приказывает:

- Убрать немедленно этого... не буду называть его воином! И ко мне, на командный пункт! Сейчас же!..

Веселой компании - как не бывало: два служителя храма зашли в сторожку около церкви. А мой механик, "герой" этого происшествия, не задерживаясь, взял курс к командному пункту. Там, получив, как говорится, по первое число, он вернулся к самолету. Печальный и обескураженный, Козлов не знал, чем заняться.

Я же, узнав о случившемся, сразу был вызван к полковнику

Боеву.

- И надо же такое придумать! И кто?! Механик самолета командира эскадрильи, мастера воздушного боя! Да как же ты, Евстигнеев, мог такое допустить?!

Боев, сделав паузу, посмотрел на меня с жалостью и недоумением. Немного передохнул, и голос его зазвучал с новой силой:

- Вот пройдоха твой механик... И как ловко объясняет проступок: патриарху московскому и всея Руси Алексию орден, говорит, вручили за заслуги перед Отечеством, вот, мол, чарку и пропустил. А другую - против религии, одурманивающей народ. Тоже мне атеист...

Посмотрев на часы, Боев неожиданно спросил:

- Что, в эскадрилье для комэска лучшего механика нет?

В ответ я пытаюсь убедить полковника в том, что для меня Козлов-лучший, и обещаю серьезнее заняться дисциплиной и воспитательной работой в подразделении.

Андрей Ермолаевич в беседах неутомим: закончив разговор о случившемся, он перешел к вопросу о состоянии техники, настроении личного состава, готовности летчиков к предстоящим боям. Интересовала его также наша оценка действий авиации противника и характеристика боевых приемов вражеских летчиков. Наконец после указаний о необходимости разбора поступка механика на общем собрании подразделения эта нелегкая беседа закончилась.

Из командного пункта я вышел весьма раздосадованный проступком механика и по дороге на стоянку машин эскадрильи с раздражением и неприязнью думал: "Ну, атеист, сейчас тебе будет и за здравие, и за крестный ход!"

Однако мой гнев по мере сокращения расстояния до стоянки угасал, а когда же я подошел к самолету и увидел своего "инженера" грустно сидящим на аэродромном баллоне с поникшей головой, то оттаял окончательно. Обращаюсь к Козлову:

- Что, атеист, набедокурил, ославил эскадрилью? Ну расскажи, как тебе такая блажь втемяшилась в голову?

Механик смотрит на меня с удивлением и говорит, словно в глубоком раздумье:

- Чего рассказывать-то... Я думаю, не иначе как черт меня попутал. И с попом ли, с батюшкой ли я был?

- Можешь не сомневаться: с ним! Зелье хлестал и псалмы распевал с настоящим батюшкой, имеющим и плоть и кровь, - возмущаюсь я его попытками схитрить. - Не крути! Выкладывай как на духу!

Петр молчал, но, увидев, что я сел рядом на баллон с намерением выслушать его, начал повествование.

...Итак, как только Козлов прочитал в газете сообщение о награждении патриарха, у него моментально созрело решение: событие нужно отметить. Оценив обстановку - вылетов на задание эскадрилья не имеет, самолет исправен, как часы, он оставляет у своей машины моториста и направляется к церкви.

Там Козлов показывает газету сторожу и просит позвать батюшку.

Когда поп вышел из храма, механик подал ему газету и, щелкая указательным пальцем правой руки по шее, чуть ниже подбородка, популярно попытался объяснить, что в таких случаях по русскому обычаю следует сделать. Козлову, как всегда, повезло: сторож во время империалистической войны был в русском плену, где научился понимать наш язык. Он и перевел духовному лицу, что значит "обмыть" награду. По счастливой или, наоборот, несчастливой случайности этот день совпал с каким-то религиозным праздником, когда верующие приходят с вином и закусками на кладбище - поминать почивших. Поэтому Козлов сразу же получает официальное и любезное приглашение пойти на кладбище, что вблизи аэродрома, и, конечно, принимает его. Верующие встречают эту троицу с восторгом: как же среди них русский воин! Кое-кто отважился даже лобызнуть сержанта, что тот великодушно разрешил. И пошло поминовение!..

Священник, любитель подобного, набрался до положения риз. Боясь, однако, в таком неподобающем состоянии показываться на глаза своей матушке, решил отлежаться в церковной избушке. Туда он всенародно и прошествовал, поддерживаемый под руки механиком и сторожем. При этом хмельные христиане что-то громко напевали...

- Вот так мы и шли, - закончил рассказ Козлов. - Что пели румыны - псалмы или что-то другое,- не могу знать. Я затянул "Катюшу", кое-кто мне помогал. И надо же: подходя к церкви, попался на глаза начальнику политотдела!

Терпеливо выслушал я "исповедь" своего механика и заключил:

- Блажь, что не дает тебе покоя, утихомирим работой. Завтра сменишь мотор на резервном самолете, а сегодня вечером будь готов объяснить собранию личного состава эскадрильи, как ты борешься за ее авторитет. Ясно?

- Ясно, - ответил Козлов. - Техника - моя жизнь. Мотор сменим. Но вот каяться перед товарищами...

Урок, как говорится, пошел впрок. За оставшийся период войны, вплоть до демобилизации, причуд, шкодливых выдумок за моим механиком не наблюдалось. Войну он окончил с честью.

А о торжестве механика Козлова по поводу награды патриарха еще долго-долго шутили в полку...

Временная передышка, как затишье перед бурей, настораживала нас. Мы не обольщались мыслью, что бои за Румынию подходят к концу. Конечно, они возобновятся, но когда - никто не знал.

Учитывая затишье на передовой, командир и особенно врач полка Е. В. Гущин, не обращая внимания ни на какие возражения, все-таки направляют меня на лечение в Москву в авиационный госпиталь.

К этому времени на моем боевом счету было 49 сбитых самолетов противника. За бои над Молдавией меня награждают английским Крестом рыцарства V степени. Генерал И. Д. Подгорный, вручая орден перед строем полка, сказал:

- Товарищи, Евстигнеев за успехи в воздушных боях над Днепром награжден орденами Суворова, Красного Знамени. Сейчас за освобождение Молдавии мы вручаем ему орден Британской империи и надеемся, что в скором времени на его груди засияет звезда Героя Советского Союза.

Жаль было оставлять боевых друзей, но приказ есть приказ. И 23 июня 1944 года, передав эскадрилью своему заместителю Тернюку, я убываю самолетом По-2 в Бельцы, откуда лечу до столицы.

В Центральном авиационном госпитале диагноз моей болезни подтвердился. Но на душе у меня было неспокойно по другой причине: изо дня в день я ожидал наступления нашего фронта. С объявлением Указа Президиума Верховного Совета СССР о присвоении мне звания Героя Советского Союза (Указ от 2 августа 1944 года) свое пребывание в госпитале считал вообще неуместным, но несложная операция приковала меня к больничной койке, и я опасался длительного лечения. Так оно и получилось. Командование госпиталя, как только я был признан ходячим больным, направило меня в подмосковный Центральный дом отдыха ВВС, предварительно добившись разрешения на прием в Кремле для получения награды.

29 августа 1944 года я в Кремле - сердце нашей Родины. Он потряс мое воображение своим величием, красотой, талантом предков наших, сумевших передать душу русского народа, его немеркнущий гений...

Отношение к. Кремлю у каждого русского во все времена было не однозначным - ведь это не только политический центр государства, но и святыня нации. "Вот оно, прошлое нашего народа, - думал я, - его настоящее и будущее. Гордость и слава многих поколений, что жили когда-то и будут еще жить..."

Награжденных пригласили в один из больших. кремлевских залов. В назначенное время прибыл Михаил Иванович Калинин. Когда он входил в зал, все встали, горячо приветствуя Всесоюзного старосту.

Церемония вручения орденов деловая и строгая: зачитывался Указ, Михаил Иванович вручал награду. Несмотря на предупреждение не особенно сильно сжимать руку Калинину, каждый старался вложить в это рукопожатие не только чувство теплоты и благодарности, но и, казалось, всю силу.

Получив орден Ленина и Золотую Звезду, я решаю немедленно уехать на фронт, в полк! Буду жив - долечусь после войны...

Задумано - сделано. Из Кремля иду прямо на квартиру Марии Сергеевны матери Алексея Амелина, где назначена встреча с техником звена Кочагиным, оказавшимся в Москве и навестившим меня в госпитале.

Мария Сергеевна жила с дочерью Ниной, девушкой лет шестнадцати, и сыном Иваном. Дом на улице Чернышевского стал как бы штаб-квартирой для ветеранов из нашего и 297-го братского полка - и не только в период войны, но и на долгое время после нее. Многие из нас, будучи в Москве, непременно останавливались здесь на один-два дня или просто заходили навестить семью Амелиных. Мария Сергеевна, несмотря на занятость на работе, каждому оказывала радушный прием. А мое знакомство с ее младшим сыном произошло раньше, он приходил с Кочагиным ко мне в госпиталь. При первой же встрече Ваня упросил меня походатайствовать о его призыве в армию и, главное, о непременном направлении в наш полк. Мать, узнав об этом, всплакнула, но перечить сыну не стала, утерла слезы:

- Жаль мне вас, дети. Мал ты еще, Ваня, но, если надумал, иди. Защищай Родину и возвращайся быстрее с победой.

Забегая вперед, скажу, что через месяц с небольшим Иван Амелин был с нами. Опыт работы на авиационном заводе помог ему быстро стать хорошим авиамехаником. Иван приехал на фронт, когда наша часть находилась в Венгрии, у населенного пункта Сегхалом, а его брат Алексей был уже переведен в соседний 297-й полк, базирующийся частенько на одном с нами аэродроме. Поэтому мы считаем, что у нас в подразделении проходили службу братья пяти семей: старший техник эскадрильи

и техник звена Алексей и Федор Симоновы, младшие авиаспециалисты Александр и Борис Хаплийчук, адъютант эскадрильи и механик Пинские. Все они прошли славный боевой путь вплоть до завершения войны, удостоены правительственных наград, а Алексей Амелин - звания Героя Советского Союза. И только братьев Александра и Ивана Колесниковых не было с нами в День Победы.

30 августа, попрощавшись с семьей Амелиных и обнадежив Ивана скорым призывом в армию, мы с Кочагиным пришли на Центральный аэродром, надеясь на попутный самолет до Румынии. Транспортный "Дуглас" как раз отправлялся в Бухарест. На его борту уже находилась группа кинорепортеров, газетчиков. Удалось и нам стать пассажирами этого самолета, и мы уговорили экипаж и своих попутчиков высадить нас на аэродроме города Яссы. Там в ремонтных мастерских были истребители нашего полка.

Поблагодарив экипаж "Дугласа", спешим с Кочагиным туда и находим там исправный, но еще не покрашенный "лавочкин". Вид, конечно, у него был весьма неприглядный - плоскости и фюзеляж затерты желтой шпаклевкой, однако лететь можно. Кочагин с механиками опробовали мотор, заправили Ла-5 горючим, слив его из нескольких машин, и я взлетел.

Карты и шлемофона у меня не было, а механики не знали даже, как называется пункт базирования полка. По их рассказам, он располагался невдалеке от города, у речки. Я же надеялся на твердое знание этого района, ведь недавно частенько летал сюда на боевые задания. Решил: точку найду. Ну а если и нет, то беды не будет - сяду на каком-либо соседнем аэродроме, наведу справки и доберусь до своих.

И вот я лечу на малой высоте; на первом встречном по пути аэродроме "яки", на другом - "лавочкины" с голубыми коками - не наши. Значит, надо идти дальше. Около города Фокшаны замечаю поле с красноносыми Ла-5. Делаю круг: бортовые номера на самолетах вроде свои. Сажусь и - ура! - я у себя в части... Докладываю командиру полка о прибытии.

Николай Иванович сообщает новости. Первая, наиглавнейшая: мы - гвардейцы! Звания этого удостоен весь корпус, отныне он называется - 3-й гвардейский истребительный авиакорпус, а дивизия наша - 14-я гвардейская. Полки переименованы: 193-й в 177-й, 297-й в 179-й, а наш 240-й в 178-й.

Моей эскадрильей командует майор Мамонов. Иван Кожедуб за 45 сбитых вражеских самолетов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа удостоен звания дважды Героя Советского Союза. Он после моего убытия в госпиталь

переведен в какую-то специальную часть асов-охотников на 1-м Белорусском фронте. Его эскадрильей командует Владимир Алексеевич Семенов.

И последняя новость - трагическая: погиб инженер полка Ефим Львович Фраинт. Беда обрушилась неожиданно. 29 августа 1944 года при перелете с механиком Черняком с аэродрома Яссы в город Бырлад По-2, пилотируемый лейтенантом Аладиным, севернее города Васлуй был обстрелян с земли выходящими из окружения мелкими частями противника. Черняк получил легкое ранение лица, Аладина спасло чудо - пуля попала в его пистолет, а Ефим Львович был смертельно ранен в грудь и к исходу дня умер. Похоронили его в городе Бырлад. Инженерную службу части возглавил Козловский.

В конце печального рассказа Николай Иванович говорит о моем назначении штурманом полка. Признаюсь, подобного сюрприза я не ожидал.

- Товарищ командир, это что же получается? Без меня меня женили? А если новоиспеченный управленец не согласен? Я хочу летать с эскадрильей.

Ольховский охлаждает мой пыл многозначительным обещанием;

- Не возмущайся... Летать можешь с кем тебе заблагорассудится. Назначение это временное: через месяц будешь моим заместителем, Мамонов - штурманом, а Тернюк - командиром второй эскадрильи,

- Если ограничений в полетах не будет, то возражения исключаются, отвечаю я.

Время клонилось к вечеру. Перед уходом с командного пункта Федор Семенов рассказывает о событиях на фронте:

- Пока ты поправлял свои телеса в столичном госпитале, мы, можно сказать, загорали. Готовились к крупным схваткам - натаскивали в учебных боях молодежь. И вот началось такое, что радостное возбуждение по сей день не покидает ребят...

20 августа грохот тысяч орудий известил о начавшейся операции - 2-й и 3-й Украинские фронты перешли в наступление. В течение двух дней 5-я и 17-я воздушные армии совершила около 7500 боевых вылетов. Авиация противника была прямо-таки парализована, в воздух поднимались лишь отдельные группы стервятников, да и те больше поглядывали на запад, чем на восток.

В первый же день наши войска овладели Яссами, через три дня - Бендерами, освободили столицу Молдавии, юго-западнее Кишинева была окружена крупная группировка врага. Вскоре закончился разгром окруженных войск на восточном берегу реки

Прут и попутно ликвидированы части противника, укрывшиеся в лесах юго-западнее города Хуши. 23 августа фашистский режим Антонеску в Румынии был ликвидирован. А 31 августа советские войска вступили в Бухарест.

На следующий же день состоялся мой тренировочный полет над аэродромом на самолете с надписью на борту: "От колхозника Конева Василия Викторовича". Пилотировать не разучился. Машина послушна моей воле, пилотажные фигуры безукоризненны. И я включился в боевую работу полка.

Чтобы не отставать от наступающих войск, мы едва успевали перебазироваться с одной точки на другую. В течение месяца сменили пять аэродромов. Каждый из них мне приходилось обследовать первым - для определения годности.

Обычно я летал один на боевом самолете. Но на аэродромы Сибиу, Медиаш и площадки около населенных пунктов Селуш, Сфынта-Анна полет выполнялся на По-2.

Механик "кукурузника" приболел. Петр Козлов знал этот самолет и даже когда-то обслуживал. Его-то и определили со мной во вторую кабину. Но опыт опытом, а следуй закону авиации: доверяя - проверяй. Поэтому я спросил:

- Козлов, ты действительно разбираешься в этой этажерке?

- Чего в ней разбираться, - с некоторой долей обиды проговорил механик: мол, знает же человек, а вот спрашивает. И тут же бойко отрапортовал: Повернул винт. Поставил его на компрессию, крутанул, гаркнул: "Контакт!" - и он закрутился. А там уже дело ваше.

Получив от механика такой ответ, я проверил - помнит ли он тактико-технические данные машины, заправку ее горюче-смазочными материалами, отметив соответствие бахвальства твердым знаниям матчасти. И вот мотор запущен, и мы поднимаемся в небо.

Полет проходил в горном районе, и часть маршрута пролегла вдоль ущелья. Погода над точкой вылета прекрасная, а какая в горах - неизвестно. Но угрожающих атмосферных явлений вблизи ущелья не наблюдалось, и самолет спокойно вошел в него. Потоки воздуха слегка потряхивали легкую машину. Сомнений в благополучном исходе полета у меня не возникало. А ущелье между тем постепенно сужалось. Над нами начинала натекать серая облачность, вначале разорванная и незначительная, а потом, когда уже невозможно было развернуться на 180 градусов и прекратить испытывать судьбу, нависла тяжелая туча, превратившая ясный день в сумерки.

Мы оказались в каменном мешке: он был открыт сверху, но, чтобы выбраться из него, надо пробить облака. "Кукурузник",

скромный труженик войны, для этой цели не годился - высотность не та. А облака все снижались и снижались, прижимая машину ко дну ущелья. Потоки воздуха бросали ее как щепку, отвесные скалы угрожающе подступали то справа, то слева. Иной раз казалось: все, удар неминуем, самолет несет на скалу, одна-две роковые секунды - и от весельчака Пети Козлова и его командира останутся одни воспоминания...

Решение на этот полет принимал я. От одного меня зависело, идти в ущелье, подвергая экипаж смертельной опасности, или искать другой маршрут, более безопасный, хотя и менее экономичный. Одному мне предстояло сейчас найти выход из создавшегося положения.

А По-2 снова приближается к скале. Рули управления даны в обратную сторону, на отворот, но машину будто магнитом притягивает к обрыву. В какой-то момент потоком воздуха ее вновь отбрасывает в центр или на другую сторону ущелья. Расчалки между крыльями звенят от напряжения, плоскости скрипят, как крылья ветряной мельницы в сильную бурю. А мы с величайшим трудом продвигаемся вперед до очередного поворота. Вот уже полчаса нас швыряет...

Козлов как будто спокоен. Руки его лежат на переднем борту кабины, но я вижу, что они чуть побелели - это от волнения он так крепко вцепился. Чувствуется, что на душе у него ох как тревожно. Русская душа!.. И подурить горазд, и почудить мастер, а в труднейшие минуты жизни держится молодцом.

Наконец-таки скалы расступаются, становятся ниже, облака поднимаются вверх, расползаются в стороны. Болтанка прекратилась, словно дурной сон, и перед нами долина - яркая, ослепительно-прекрасная... Кажется, будто мы вылетели не из ущелья, а из темного погреба, где оказались неведомо как. И только отдельные тучки, кудреватые и рыхлые, напоминают об опасных минутах, только что пережитых...

На аэродроме Сибиу Петр, довольный тем, что первый этап полета закончился благополучно, стараясь скрыть волнение, говорит:

- Притон дьявола, а не ущелье! Не хотелось бы снова попадать туда.

- Другого пути для нашего "кукурузника" нет, - убеждаю я. - К вечеру турбулентность воздуха утихнет, облачность рассеется, и мы спокойно пройдем это место без чертовых плясок.

Так оно и получилось. Завершив разведку аэродромов, мы без происшествий вернулись в Албешти.

А 22 сентября полк перебазируется на аэродром Сибиу. Перелет осуществлялся тремя эшелонами. Первую группу

"лавочкиных" я отлидировал без всяких осложнений. На старте второй эшелон. В его составе одиннадцать летчиков из моей бывшей эскадрильи. Идем четверками: в ведущей я с Мокиным и пара Тернюка. Звено справа возглавляет Мудрецов и слева - четверка Карпова. В фюзеляже моего истребителя пассажир, разрешенный командиром полка - парашютоукладчица из передовой команды Мария Раздорская. Маршрут предельно ясен, по нему только что выполнен наш полет на По-2. Но на этот раз мы идем высоко над ущельем. Миновав его, группа должна будет развернуться к аэродрому посадки по долине, расположенной под прямым углом к ущелью.

Полет проходит спокойно и не вызывает каких-либо опасений. Приближаемся к горному хребту. На его вершинах облачность - незначительная в предгорьях и до восьми-девяти баллов над горным массивом. Подымаемся выше и идем по расчету времени. Точность полета по маршруту я сверяю по приметам местности, периодически наблюдаемой в просветах между облачностью. Важно не прозевать момент начала пробивания облаков и выполнить выход из них точно в том месте, где ущелье меняет направление и переходит в долину. Даю команду летчикам на сокращение интервалов и дистанции - это вызвано малыми размерами ущелья.

Группа в плотном строю. Время выхода под облака наступило, и мы, круто снижаясь, вошли в белую пелену. Слой ее оказался тонким и вскоре остался выше нас. В ущелье мы вошли в расчетном месте. Однако я заметил, что замыкающие фланги самолеты при снижении, казалось, скользили по склонам гор.

Когда вышли из ущелья, я вздохнул с облегчением, радостно улыбаясь своему пассажиру. Мария смотрела на меня через бронестекло и перегородку, отделявшую кабину летчика от фюзеляжа. Повлажневшие глаза ее благодарно блестели...

И тут вдруг мотор моего Ла-5 начал чихать л кашлять: тяга и скорость полета упали. Теряя высоту, машина скользила в ущелье. Передаю по радио Тернюку:

- Возглавляй группу. Мотор барахлит...

Видимо, начинается то же самое, что и в полете на разведку под Кишиневом, подумал я. Но тогда в кабине я был один, а сейчас у меня пассажир без парашюта. Мысли в голове невеселые. Приближаются склоны гор - медленно, но неотвратимо. Все четче и яснее выделяются их неприветливые каменистые отроги. Бросаю взгляд на Марию: чувствуется, она встревожена, понимает сложность обстановки, но все же улыбается. Эх, думаю, милый ты мой пассажир! Если бы ты знала, чем это может кончиться...

Покидать машину нельзя: парашют только у меня. Если

придется погибнуть что ж, вдвоем, как говорится, веселее. Но я обязан воевать за жизнь до последнего вздоха: жертва слепого случая - участь, недостойная боевого летчика.

И борьба продолжается. Самолет идет со снижением, мотор по-прежнему работает с перебоями. Но вот послышались знакомые бодрые нотки в его прерывистой мелодии. Чихание - короче, реже... Временами, как бы одумавшись, он переходит на максимальные обороты - и сразу же растет скорость. Сектором газа я осторожно подбираю безопасный режим. Наконец мотор перешел на постоянную и ровную работу. Да такую, что лучшего и желать не надо!

Километров за двадцать до Сибиу мы догнали группу, и как ни в чем не бывало я занимаю место в строю.

Тернюк, конечно, не выдержал и с усмешкой бросил в эфир:

- Кирилл, ты что отстал? С Машей целовался?

- Ошибаешься, друг! Я отбивался от возможного "поцелуя" поэтических горных склонов...

На аэродроме инженеры, как всегда, нашли какую-то заумную причину столь странного поведения двигателя и без проволочек навели порядок в моторе. Но в связи с этим всякая транспортировка "живой силы" в фюзеляжах истребителей была запрещена. Она допускалась теперь лишь в исключительнейших случаях: когда полет проходил над равнинной местностью при ясной погоде, когда полностью исключалась возможность встречи с противником.

...Мы на аэродроме Сибиу, где базируются также румынские пилоты. Правда, румын здесь мало, а "мессершмиттов", на которых они летают, и того меньше всего-то четыре звена. Тесного общения, откровенных разговоров между нами нет. И все же по отдельным коротким встречам и наблюдениям за их работой в воздухе у нас уже сложилось вполне определенное мнение о румынских авиаторах.

Летчики они опытные, зрелые; всем без исключения за тридцать. Возможно, нам не раз приходилось драться в небе друг с другом. Так что не так все просто, как может показаться на первый взгляд. Если вчера вел смертельную схватку, то сегодня не сядешь за дружеский ужин. Кроме разума, который говорит: они теперь наши союзники, есть сердце, его память. И им не прикажешь, не переведешь, как стрелки часов, на десятилетия вперед. Здесь свои, неписаные законы - нужно время, чтобы раскрылись глубины русской души и в нее запали слова: они воевали с нами не по своей воле. (Конечно, не все, но большинство...)

Румынские пилоты взлетали, несмотря на узость взлетно-

посадочной полосы, четверками и уходили на задания небольшими группами.

Трудно заглянуть в чужую душу. Еще труднее в ней разобраться. Не знаю почему: возможно, под впечатлением удачно проведенного боя или просто ради хвастовства перед русскими своим умением, выучкой - мол, смотрите, мы тоже не лыком шиты, - но возвращались румыны с задания на бреющем, на максимальной скорости. Над аэродромом они делали эффектную горку с расхождением веером в разные стороны. И кто-либо из них непременно крутил восходящую бочку - вот мы какие, знай наших...

Как же, думалось мне, знавали мы ваших и под Сталинградом, и на Курской дуге, в битве за Днепр и в небе Молдавии.

Удивляло и другое. Перед вылетом на задание они не проводили предварительной подготовки, что обычно - и обязательно! - делалось у нас. Не замечали мы, чтобы кто-то из них стремился помочь товарищу, попавшему в беду. Буржуазный индивидуализм брал верх над такими понятиями, как долг, взаимовыручка, войсковая дружба.

Запомнилось такое. В первый день нашего базирования в Сибиу на взлетную полосу выруливают сначала три, а за ними еще два истребителя Ме-109. Пятерка, несмотря на пыльный грунт аэродрома, как вырулила, так и пошла одновременно на взлет. Мы заметили, что один из пилотов не справляется с пилотированием: самолет его, оторвавшись от взлетно-посадочной полосы, сваливается на крыло, потом ударяется о землю, и плоскости отлетают. Уцелевший фюзеляж вместе с кабиной капотировал: ткнулся носом в грунт, перевернулся на спину и замер.

У нас в таких бедственных случаях все, кто на старте и кто видел аварию, бегут к месту катастрофы, чтобы хоть попытаться спасти жизнь пилота. И неважно, знаешь ли ты этого человека или никогда не видел. Командир румынской авиагруппы с брезгливым пренебрежением отдал какое-то распоряжение, по всей вероятности, чтобы вышла "санитарка" и трактор.

- Командир, едем спасать!.. - не выдержав, говорю ему.

Румын понял, что я хочу сказать, но, безнадежно махнув рукой, флегматично ответил:

- Капут.

Надежды на спасение летчика действительно было мало. Но румынский командир видит, что наши техники и механики бегут во все лопатки к упавшему "мессершмитту". Тогда и он ленивым жестом останавливает санитарную машину - мы садимся и едем.

При столкновении с землей летчика выбросило из кабины - он погиб. Трактор оттащил в сторону обломки машины. "Санитарка" забрала труп. А когда мы с румыном подъехали к командному пункту, румынские летчики не задали ни одного вопроса - как будто ничего не случилось...

Более близкое знакомство с пилотами теперь уже союзной Румынии произошло у нас в период десятидневного базирования в Медиаше. Нашему контакту кроме политических аргументов способствовало постоянное общение на земле и в воздухе во время выполнения боевых задач.

Раньше в Медиаше была авиационная школа, которая готовила летчиков. Двухэтажные казармы, жилые и служебные здания, столовая с огромными залами. Несколько маленьких, уютных коттеджей с кафельными и мраморными каминами, отапливаемыми газом, плафонами-светильниками, прочими удобствами.

На всей обстановке лежал отпечаток продолжительного пребывания здесь монарха, короля Румынии Михая. Когда-то в этой школе он осваивал летное дело. Об этом рассказывала мемориальная мраморная доска с позолоченной надписью.

Городок был весь в садах и зелени. На другой стороне аэродрома, на безопасном для полетов удалении, виднелись отроги Восточных и Южных Карпат. Взлетно-посадочная полоса располагалась по направлению, соответствующему максимальному значению розы ветров. Слабое движение потока воздуха постоянно проходило вдоль полосы, создавая благоприятные условия на взлете и посадке. Нельзя было не заметить, что место базирования школы выбрано не только со знанием характера летной работы, климатических условий района, но и с большим чувством к природе.

Когда мы приземлились в Медиаше, румынских пилотов на аэродроме не было. Вскоре, однако, двенадцать ИАР-81 (машины румынских ВВС) появились. Спустя некоторое время состоялась и первая наша встреча с пилотами.

Все ребята были молодые - не то что летчики в Сибиу. Пожалуй, только один из них - командир авиагруппы - человек с жизненным опытом. Смуглое волевое лицо, седина в черной, как смоль, аккуратно причесанной шевелюре и шрам - от уха до подбородка - все это придавало его облику воинственность и суровость.

Завязался оживленный разговор. В ход шло все - жесты, мимика, небогатый запас слов из немецкого языка авиационная терминология (база ее - французские слова) и, конечно, русско-румынский лексикон. Его вырабатывает жизнь войны, конкретные

условия, пребывание в другой стране.

Румыны возбуждены только что проведенным боем, взволнованы встречей с нами. Показывая на советские самолеты, они заговорили наперебой: "лафочка", "скамеечка", "ла-фьюнф" и "ла-чинчи".

Некоторые, обрадованные нашим соседством, довольно понятно повторяли: "Очень хорошо, немца бить будет легче". Я в свою очередь показываю на себя и перечисляю:

- Курск, Днепр, Молдавия, Румыния! - и спрашиваю старшего летчика: - Где дрался, где воевал - пфу, пфу?

Он понимает, что я хочу услышать от него, и, не торопясь, перечисляет:

- Испания, Франция, Польша. - Потом показывает на шрам: - Это... Сталинград! От стрелка с вашей "черной смерти" (самолет-штурмовик Ил-2). На нем вначале его не было, но когда я вел бой, он там оказался. И мне пришлось упасть в поле с поцарапанной физиономией. - Похлопывая себя по ногам ниже колен, пилот пояснил: - А эти раны - результат боя с "лавочкиными" на Курской дуге, под Белгородом. "Мессершмитт" мой загорелся, я спасся на парашюте. Под Яссами летал уже на "иаре". На вопрос - сколько же им сбито самолетов? румынский командир ответил уклончиво:

- Я солдат! Заставляли - я дрался. В бою с вашими пилотами успеха добиться удавалось не каждому. Но все это в прошлом. - Повеселев, румын стал продолжать более уверенно: - Сейчас между нами дружба. С приходом вашей армии мы снова обрели родину. Теперь бой правый - за свою свободу.

Его последние слова я прокомментировал весьма дипломатично:

- Теперь важно для вас не потерять ее снова. Румын понял меня сразу, несколько смутился:

- Не-не, старому возврата не быть. Обильно пролитая кровь не забудется. Фашистское иго не повторится!

Наш разговор проходил недалеко от стоянки румынских самолетов. А в сторонке, рядом с беседкой, обвитой виноградными лозами, стоял небольшой необычно окрашенный самолет. На его бортах вдоль фюзеляжа, киля, руля поворота, поперек плоскостей и стабилизатора выделялись три яркие полосы желтая, красная и синяя - опознавательные цвета наших новых союзников.

- Что это за машина? - интересуюсь у румынских летчиков.

- Авиэтка, - охотно объясняет старший из пилотов, - спортивный самолет с обратным управлением. При переводе его в пикирование или на горку, в кабрирование движения ручкой управления выполняются не как на машине с обычным

управлением, а в обратном. Например, при переходе на снижение, вместо того чтобы ручку отдать от себя, ее приходится выбирать на себя. В остальном же пилотирование не отличается от нормальных самолетов. Держим эту авиэтку для тренировок и забавы.

Наверное, думаю я, не столько забавы ради, сколько для поддержания навыков контроля за своими действиями в полете. Автоматизм в управлении вырабатывается годами. Надо помозговать, подумать на досуге...

Мои мысли прерывает командир румынской авиагруппы:

- Хотите полетать - пожалуйста!- Предложение его звучит весьма любезно.

Отказываться уже как-то неудобно: румын может подумать о недоверии.

...И вот я в воздухе. Машина прекрасная! В управлении послушная, легкая, по типу она похожа на нашу малютку УТ-1. Можно покрутиться вволю и отвести душу.

Закончив, полет, я подруливаю к летчикам и на вопрос "Как машина?", не задумываясь, отвечаю:

- Хороша! Но для забавы, а не против "шмиттов". - Аппетит, известно, приходит во время еды. - И на "иаре" можно слетать? - не удержался я.

Старший румынской авиагруппы не возражает. И, тщательно разобравшись в управлении машиной, я взлетаю. Делаю круг над аэродромом. Хочется знать, какая же максимальная скорость у этого самолета, поэтому отхожу подальше от города и, развернувшись, на прямом участке полета выжимаю из мотора все, на что он способен. Скорость растет, доходит до максимальной. Она сравнительно невелика, но уже начинают вибрировать плоскости, нос самолета рыскает по горизонту из стороны в сторону. Над аэродромом, увеличив скорость за счет снижения, перехожу на петлю. За петлей - горка, бочки, затем переворот и снова в горизонтальный полет.

Все ясно: "иар", хотя внешне похож на "лавочкина", но по сравнению с ним "тарантас", здорово проигрывает по всем параметрам. Скорость мала, маневренность невысокая, в управлении тяжелый, и точная стрельба на максимальной скорости затруднена.

Я откровенно высказал румынам свое мнение об их боевой машине:

- Мы, русские, привыкли говорить открыто: "Лучше горькая правда, чем сладкая ложь". Что я думаю об "иаре"? Он по всем боевым параметрам значительно уступает нашему "лавочкину". Вам тяжело на нем драться с "фокке-вульфом" и тем более против

"мессершмитта". Успех в бою во многом будет зависеть от мастерства летчиков и взаимной выручки. "Юнкерсы" бить можно!

Реакция на мой отзыв была неожиданной и многоголосой. Румыны согласно закивали в ответ:

- Правда - хорошо! Сладкой ложью мы сыты от немцев. Она слишком дорого обошлась и нескоро забудется. А достоинства "лавочкина" мы знаем - испытали на себе. Справедливо говорите: в бою с "мессершмиттами" нам тяжело. Возможно, вы поможете?..

Немного помолчав, обдумав каждое слово, я убежденно сказал:

- Затем мы и пришли в вашу страну. В бою не подведем. - И, обращаясь к старшему, доброжелательно предложил: - Не желаете слетать на нашей "лавочке"?

А у самого в голове мелькнуло: "Эх, и будет же мне от командира за эту вольность..." Но как знак взаимного доверия я считал такое приглашение необходимым. Опасения оказались напрасными. Румын поблагодарил, но отказался, мотивируя тем, что время позднее, а с утра боевой вылет и его ждут какие-то важные дела. Как-нибудь в другой раз он непременно полетает на "скамеечке", пообещал командир союзников на прощание.

На этом дружественная встреча закончилась. Обсуждение достоинств и недостатков союзных сторон продолжалось и у нас, и, разумеется, у румынских товарищей до позднего вечера.

Вылеты на боевые задания у наших коллег по базированию были не такими частыми, как у нас, но задачи они решали аналогичные - прикрытие войск от ударов немецкой авиации.

Боевого взаимодействия с румынами не было. Поэтому ни времени вылета групп, ни характера заданий, ни района их действий мы не знали, хотя встречаться в воздухе нам иногда все же приходилось.

...Восьмерка "иаров" вылетела на задание с утра. Минут через пять в воздух поднялись и мы, в таком же количественном составе. Когда внизу появился район прикрытия, оказалось, что мы с румынами - соседи, "лавочкины" на высоте 2500-3000 метров, "иары" метров на пятьсот ниже. Наше командование, по всей вероятности, координировало действия авиации. Если румынские пилоты, летавшие на "мессершмиттах", патрулировали в районе боевых действий наземных войск одни, то "иары" всегда находились под прикрытием наряда советских истребителей.

В том вылете, помнится, появились две девятки немецких Ю-87. Их сопровождала восьмерка Ме-109. На перехват противника устремились и мы и румыны почти одновременно. "Иары" оказались па одной высоте с "лапотниками" и сразу атаковали флагманскую девятку. "Шмитты" кинулись было на

них, но мы преградили путь фашистам.

Атаку первой четверки "сто девятых" отбиваю я своими парами. Фашисты лезут вверх, но там их встречает Тернюк.

Вторая четверка Ме-109 упорно наскакивает на румын.

- Первый - мой! Бей второго, - командую ведомому.

От очереди огня Мудрецова противник уходит в сторону. Я успеваю сблизиться с ведущим "сто девятых". Удар - и участь его решена!

Из атаки правым боевым разворотом мы устремляемся вверх - там тоже "мессершмитты". Уклонившись от огня Тернюка, они пытаются прорваться к "иарам", видимо считая их более легкой добычей, а может быть, немцы особенно злы на них. Думаю, что и то, и другое.

Во время разворота на ведомого я оказываюсь позади Мудрецова, а он - в хвосте у "сто девятых".

- Мудрецов! Бей ведомого! Прикрываю.

Очередь моего напарника - и еще один фашист идет к земле.

Румыны, видя, что мы не пропускаем к ним "шмиттов", смелее атакуют "лапотников": горящий бомбардировщик противника падает. Молодцы союзники!

"Сто девятые", оставшись вшестером, значительно снизили активность. Сразу видно: растерялись, засуетились, не зная, что предпринять. Тернюк незамедлительно использует панику в группе врага и, прорвавшись ко второй девятке "юнкерсов", сбивает одного.

Запаниковали и бомбардировщики: круто развернувшись, почти на пикировании, они уходят на запад. "Мессы" незамедлительно ретируются следом за подопечными.

Когда мы вернулись из боя, румыны были уже дома и встретили нас на стоянке "лавочкиных". Радостные, возбужденные удачным боем, они крепко жмут нам руки, бесконечно повторяя полюбившееся им слово: "Молодец, молодец!.."

Командир союзников говорит нам с нескрываемой признательностью:

- У вас, русских, слова не расходятся с делом. Хорошо! Молодцы! Спасибо, друзья!

- А как же иначе? - удивляется Мудрецов. - Сказано - сделано!

- Он прав. Это мой ведомый, - не без гордости указывая на него, обращаюсь я к румынам. - Валентин только что сбил "мессершмитта". Вы тоже ребята - не промах! Мы видели, как ловко вы свалили "юнкерса". Чья работа?

Удача в бою, оказывается, сопутствовала командиру, и я поздравил его с победой.

- Будем надеяться, что это только начало вашей расплаты с

фашистами.

Румыны понимают, что у нас мало времени для разговоров.

- Успеха вам! До встречи на ужине, - вежливо попрощался старший, и они ушли на свою стоянку. Мы занялись разбором схватки и подготовкой к следующему вылету...

К середине дня, когда я проходил мимо аэродромной беседки, невольно обратил внимание, как румынские пилоты азартно резались там в карты. Вдруг один из них вскакивает и, показывая на часы, говорит по-русски, по всей вероятности для того, чтобы я понял, одно только слово: "разведка". Летчик торопится к самолету, а я, не выдержав правил "дипломатии", спрашиваю старшего:

- Слушай, камрад, что это за порядок у вас? Ни предварительной, ни предполетной подготовки? Вот и сейчас ваш товарищ ушел в полет без контроля, без единого слова напутствия...

Румын искренне удивлен, его правая бровь ползет вверх:

- Напутствие? А для чего оно? Задача, условия полета ясны, а как выполнять, пусть думает сам. Он - офицер и научен этому в школе.

Теперь пришел мой черед удивляться: что это - бравада или реальность? Скорее всего и то и другое. Ничего не попишешь: свои законы, свой порядок.

К вечеру, когда боевых вылетов уже не предвиделось, наши летчики собрались в столовой. Из зала, где сидели румынские пилоты, лилась красивая мелодичная музыка. Они проявили большую любезность и гостеприимство: к нам подошла делегация с приглашением провести вместе вечер после такого удачного летного дня.

Мы охотно согласились. Интересно было посмотреть, как отдыхают коллеги. Как воюют, уже видели: вроде бы и не плохо, да без нашей удали, без огонька...

Прошли в зал. Начались тосты за дружбу, за освобождение Румынии от немецко-фашистских захватчиков, за послевоенный мир на всей планете.

У румын вместо боевых ста граммов водки была цуйка и очень много виноградного вина: пей - не хочу! Но мы пили умеренно, хотя, не скрою, за некоторыми столиками наша "Катюша" выходила не только "на берег крутой", а зашла гораздо дальше, чуть ли не до "Священного Байкала". И, кроме мотива, от старинной русской песни мало что осталось.

Нас хорошо приняли, как гостей румынских пилотов, как освободителей румынской нации. Мы расходились веселые и влюбленные в этот мир под чужими звездами. Разговор о

будущем румынской нации, о ее нравах и обычаях долго не затихал среди наших летчиков. Судьба этого народа в его собственных руках...

В боях за Венгрию

Боевые действия нашего авиакорпуса за (освобождение Венгрии начались с вылетов на прикрытие наземных частей и соединений с предварительными бомбовыми ударами по объектам противника. Так, в первые дни октября и наш полк, перелетев на аэродром Селуш, получил задачу на бомбардировку.

Две бомбы - по 25 и 50 килограммов, - подвешенные под плоскостями самолета-истребителя, существенного влияния на маневр не оказывали, не стесняли его. И сброс бомб мы осуществляли с пикирования.

В моей памяти сохранился один из боевых вылетов того периода. 7 октября уходим на задание четверкой. На всех машинах бомбы ФАБ-50. Сбросив их на цель, выходим из пикирования. В этот момент я вижу прямо перед собой восьмерку "фокке-вульфов" - она держит курс к линии фронта. Сразу же - предупреждение летчикам ведомой группы:

- Внимание! Впереди "фоккеры"! Атакуем снизу.

Так как противник находился выше нас, он, по всей вероятности, не заметил "лавочкиных". Учитывая это, я решил использовать элемент внезапности, и мои боевые друзья поняли командирский замысел. Ведь для них он привычен, опробован не раз.

II вот я сближаюсь с замыкающим группу гитлеровцев. В строю противника не заметно какой-либо нервозности. Подхожу на дистанцию открытия огня. "Терпение, терпение, не торопись", - командую себе. Еще несколько секунд - и я жму на гашетку. Самолет падает в расположении немцев. Еще одним стервятником стало меньше!

Вслед за моим почином последовали трассы огня Валентина Мудрецова и Евгения Карпова. Боевой порядок "фоккеров" нарушился. Четверка, идущая впереди, резко развернулась влево. Бомбы с ее самолетов, словно крупные черные капли, падают на свои же войска. Три оставшиеся "фоккера" сделали то же самое несколько позже.

Наваливаемся на врага еще более решительно, не давая ему опомниться. Высота полета - 1500 метров. Зенитки неприятеля ведут интенсивный обстрел, пытаясь отсечь нашу группу от своих самолетов. Теперь атака на правофлангового! Мой ведомый следует в правом пеленге. Сближаюсь метров на триста - четыреста, преследуемый противник уходит влево. А тот, что

летел на левом фланге, развернувшись вправо, открывает по моей машине огонь с дальней дистанции. Дальнейшее сближение опасно, мы с Мудрецовым можем угодить под его очередь. Развернувшись на врага, который ведет огонь, я проскакиваю над ним и оказываюсь на левом фланге.

Тройка "фоккеров" по-прежнему в боевом порядке под названием "клин", правда, с той лишь разницей, что ведомые поменялись местами. Невольно вспомнился боевой порядок нашей истребительной авиации довоенного и начального периода войны. По моему разумению, не так уж он был и плох для оборонительного боя - больше взаимной защиты ведомых...

Пара Карпова прикрывает действия моей пары. Я повторяю атаку. Результат тот же, что и при первой попытке, - точнее, нет никакого результата. Противник опять ушел из-под огня. Решив нанести удар сразу четверкой, чтобы сковать маневр врага, передаю по радио:

- Женя, атакуем одновременно. Бей левого, я - правого!

У Карпова ведомым Мокин - он справа. Мудрецов же после моей команды сразу переходит в левый пеленг.

Исходное положение для атаки принято. Теперь - только вперед, к победе! И в этот момент сзади - сильнейший удар по фюзеляжу моего самолета! Такое ощущение, будто ручку управления кто-то нечаянно рванул, да так мощно, что "лавочкин" подбросило вверх и на крыло.

Мгновенным движением руля вывел машину из крена, положил ее капот на горизонт. Все, кажется, обошлось, но одновременный удар по "фоккерам" сорвался. и пара Карпова не смогла результативно атаковать. Маневр не состоялся - противник незамедлительно этим воспользовался.

Я управляю своим истребителем весьма осторожно. Проводим еще две атаки, но достичь успеха так и не удается. Ведомые "фоккеры" резкими отворотами переходят с одного фланга на другой, ведущий тоже начеку. Бой затягивается. Мы неосмотрительно углубились уже на вражескую территорию. Надо спешить в свою зону: там, быть может, присутствие "лавочкиных" больше необходимо, чем сбитый самолет. К нашей общей радости, над передовой небо чистое.

Наконец время патрулирования истекает. Нам разрешено возвращаться домой.

- Валентин, - прошу ведомого, - посмотри, нет ли на хвосте моего самолета отметины зенитного снаряда?

Мудрецов проходит ниже меня, потом отстает - осматривает правый борт "лавочкина", повторяет все сначала.

- Командир, ничего обнаружить не удалось... - говорит

озабоченно ведущий.

После посадки все-таки нашли то, что не так-то просто было увидеть в полете. Бронебойный снаряд прошил фюзеляж, "нашел" там трубчатую тягу руля высоты и перебил ее (по диаметру более чем наполовину).

С плоскости самолета я наклоняюсь в кабину, беру ручку управления и командую механику:

- Козлов, придержи руль высоты так, чтобы он был неподвижным. Только держи крепко, что есть силы!

Небольшим нажимом отклоняю ручку от себя - в направлении приборной доски и раздается металлический хруст... Перемычка в тяге, оставшаяся в месте попадания снаряда, лопается. Движения ручкой становятся свободными, пустыми. Руль высоты, который держал механик, на них не реагирует.

Козлов понял: тяга оборвалась неслучайно. Лицо его стало бледным, он оторопело спрашивает о том, что сам знает не хуже меня:

- Командир, а если бы в полете?

- Вот так, Петя, мы и не возвращаемся с боевых заданий. Война полна нелепых случайностей, - просто, по-житейски успокаиваю я подчиненного.

Он, кажется, все еще находится под впечатлением увиденного, а может быть, вспоминает одна из пережитых эпизодов боевой жизни подразделения.

- Это мы сейчас... Раз, два - и устраним, - придя в себя, заторопился мой сержант и побежал к техникам за тягой руля высоты.

...Боевые вылеты полка переносятся все дальше от аэродрома - уже под Дебрецен. Надо снова сниматься с места, но тут происходит небольшая заминка у наземных частей. И мы еще двое суток продолжаем работать с прежнего аэродрома. Летать приходится далековато. За это время немцы сосредоточили большое количество танков под Дьома, прорвали оборону румын на нашем участке и пошли в наступление.

Для нас это было полной неожиданностью - ведь уже появилась привычка наступать и побеждать. Разбуженные грохотом и содроганием земли, движением вблизи аэродрома танков и другой техники, мы решили было, что это наступают наши. А когда прислушались, откуда идет весь неимоверный шум, то поняли: произошло что-то неладное.

Из штаба дивизии поступило срочное распоряжение: все самолеты поднять в воздух. И с ранней зари до позднего вечера мы участвуем в ликвидации неожиданного прорыва немецких войск. Действия нашего полка после взлета корректировал

наземный командный пункт. К утру следующего дня фашистские части были разгромлены и уничтожены. Авантюра с наступлением не удалась.

Памятен мне и день 11 октября. Мы перелетаем на территорию Венгрии - на аэродром Сегхалом. Обыкновенное ровное поле, заросшее травой, пожухлой и полегшей в осеннюю пору. Таких вот площадок, аэродромов, взлетно-посадочных полос за войну-то было превеликое множество! Неподалеку от них - города и деревеньки, села и хутора с двумя-тремя домиками. Порой никаких характерных ориентиров, отличающих одну точку от другой. Так и здесь. Невдалеке реденький лесок - вроде березовых колок в южных районах Западной Сибири. На опушке, если так можно назвать окраину этой неказистой рощицы, два больших, довольно ветхих сарая, маленькое зданьице да две-три здоровенные скирды соломы.

- Вот тебе и центр Европы! - с досадой и злорадством сказал я самому себе. - Прозаичность, неприметность второго после Румынии зарубежного государства... А что я хотел увидеть? Европейскую цивилизацию в камне и бетоне, громады зданий и море электрических огней, заслоняющих звезды Млечного Пути? Но ведь алюминий и бетон, величественная высь храмов и небоскребов - всего лишь обложка государства, его парадный подъезд. А за ним - поля и деревни, вот эти обмолоченные скирды соломы, что два-три месяца назад были хлебом, колосьями ячменя или пшеницы. И люди, может быть, здесь такие же простые, не умеющие хитрить, как и в моем тихом Зауралье...

Перелет на новое место осуществлялся двумя эшелонами: первую группу возглавил я, вторую - командир полка Ольховский. Мы вышли на аэродром точно, но удивлению моему не было предела. Поле, на котором я был два дня назад, трудно узнать. Оно покрылось паводковыми водами и походило скорей на тихое степное озеро, чем на площадку, куда нам предстояло сейчас приземлиться.

- Ого-о-о! - услышал я в наушниках чей-то насмешливый голос. - Да тут, братцы-славяне, предстоит приводнение...

- Как в морской авиации, - добавил другой любитель поиронизировать.

Сразу же посыпались удачные или не очень удачные остроты: "озерные соколы", "степные чайки", "бурлаки"... Но мне, признаться, было не до смеха. От моего решения сейчас зависело многое - повернуть ли вспять, произвести ли посадку, или предпринять что-либо еще. Да, двое суток беспрерывных дождей сыграли с нами злую шутку.

Для начала надо испытать точку самому. Посадочные знаки

выложены на опушке леса. Около них - люди из передовой команды, ожидающие "лавочкиных". На мой вопрос: "Каков слой воды?" - аэродромная станция передала:

- Слой воды пять - семь сантиметров. Грунт под ним твердый!

И я даю команду своей группе:

- Всем находиться над точкой. Попробую сесть. Если все нормально, дам команду. Перевернусь - идите на старое место.

Опасения были излишними - "приводнение" началось удачно: Торможение на колеса от сопротивления воды не особенно ощущалось, машину на нос не тянуло. Вода, что фонтаном поднималась потоком воздуха от винта, была не опасна. Еще на пробеге посылаю команду в эфир: "Всем - посадка!" Сруливаю с полосы, а уже планирует Борис Жигуленков. Вслед за ним благополучно завершают перелет еще шестнадцать Ла-5. А утром следующего дня весь полк был в сборе.

Итак, Дебреценская операция в разгаре. Наши вылеты на прикрытие наступающих войск стабильны и регулярны. Они неизменно тщательно продумываются и разрабатываются во всех деталях.

Как-то раз по истечении времени барражирования, когда мы уже не надеялись встретить противника, из просвета между облачностью выскочили "фоккеры" и, развернувшись влево, пошли вдоль передовых позиций. В двух группах было по восемь самолетов "Фокке-Вульф-190". Сначала, увидев немецкие истребители, я от неожиданности несколько растерялся. Но, оценив обстановку и предупредив командный пункт передовой, приказываю группе атаковать врага.

"Фоккеры" на максимальной скорости, не заходя в расположение наших войск, продолжают полет вдоль линии фронта. Расстояние же между нами сокращается медленно, порой даже кажется, что оно увеличивается... На высоте 800 метров снижение "фоккеров" прекращается. И мы, пользуясь этим, сближение с ними ускоряем. Но затянувшееся по времени преследование вызывает тревогу: сколько же осталось горючего в баках?

Кое-кто из летчиков, видя бесплодность дальнейшего преследования, начал отставать. Надо бы встряхнуть ребят, и я решаю дать очередь по замыкающему вторую восьмерку. Дистанция до него метров четыреста, он следует по прямой на одной со мной высоте. Не торопясь, прицеливаюсь и нажимаю на гашетки - трасса огня идет неточно. Уточнив прицеливание, еще раз открываю огонь. Короткая очередь - и снаряды поражают мотор самолета противника. Вижу, как слетает подвижная часть остекления фонаря кабины - летчик выбрасывается с парашютом.

"Фоккеры" плавно разворачиваются и удаляются в западном направлении.

- Вот теперь можно уходить. Фашисты не вернутся, - удовлетворенно передаю своим боевым друзьям по радио.

В ответ веселый голос Тернюка:

- А я думал, что до вечера будем гнаться.

- Грек, не спеши. Домой вернемся после победы.

- Теперь ждать не долго!

- Фрнцы драпали во все лопатки. Километров пятьдесят отмахали.

- Да, далековато мы ушли...

Дав возможность пилотам разрядиться в оживленном диалоге, напоминаю, что возвращаемся, значит, речам отбой.

Горючего нам хватило даже на руление после посадки...

На другой день полк постигло большое несчастье - погиб летчик из первой эскадрильи. Шесть "лавочкиных", прикрывая войска на подступах к Дебрецену, прихватили восьмерку "фокке-вульфов". Бой принес нашим летчикам победу: Борис Жигуленков и Евгении Гукалин сбили по одному самолету противника.

"Фоккеры" ушли, а наши истребители остались в заданной зоне. Барражируя под кромкой облачности, они продолжали прикрывать наземные войска. Правда, облака были не сплошные, а баллов шесть-восемь. Такую погоду во время войны справедливо и недвусмысленно называли бандитской.

И вот появляются отдельные пары "фоккеров". Прикрываясь облачностью, они пытаются наносить удары по замыкающим истребителям группы. Две атаки врага оканчиваются безрезультатно. Но когда "лавочкины" всей шестеркой начали выполнять разворот в просвете между облаками, из них как снег на голову сваливается "фоккер" и устремляется на самолет Гукалина. Женя увеличивает крен на развороте, всеми силами пытается выйти из-под атаки, не дать противнику произвести прицельную стрельбу.

Борис Жигуленков ближе всех к Гукалину и, видя, какая опасность нависла над товарищем, тотчас бросается ему на помощь, "Фокке-вульф" прекращает атаку, резко уходит вверх и скрывается в облачности.

Группа закончила разворот. Гукалин в общем строю, в наушниках слышен его бодрый голос:

- Успел все-таки фашист... малость поцарапать! Залатаемся!

Больше Евгений не проронил ни слова - летел в общем строю, как и все остальные. Казалось, произошел рядовой эпизод, какими постоянно насыщена наша боевая жизнь. Следом моя группа прибыла им на смену. Получив информацию от Щетинина

о характере действий противника, мы приступили к охране пехоты с воздуха. А вернувшись с задания, узнали печальную весть: жизнь летчика Гукалина оборвалась...

Щетининская шестерка подходила к аэродрому на большой скорости и малой высоте. Неожиданно машина Жени резко взмыла вверх, свалилась на крыло и, вращаясь, как при штопоре, ударилась о землю. Ему шел всего двадцать шестой год...

Война войной, но как тяжело терять друзей! С ними словно уходит какая-то частица твоей души, твоих радостей, надежд, мечты. Уходит навсегда, оставляя в памяти сердца невидимый чужому глазу след печали и горечи.

Расследованием было установлено, что Гукалин, раненный в бою, возвращался на самолете с поврежденной тягой управления руля высоты. Возможно, произошло то же самое, что и с моей машиной, когда в нее попал зенитный снаряд. Но на самолете Гукалина тяга, не полностью перебитая, разрушилась в воздухе при подходе к аэродрому. Спастись на парашюте раненый летчик не смог.

Особенно тяжело переживал потерю Жени Игорь Середа. Они однокашники, вместе пришли в полк и, летая в одной эскадрилье, не раз спасали друг друга от смерти. Потеря боевого друга потрясла Игоря. Долгое время он был неузнаваемо рассеян и удручен.

Командир полка в эти дни не перегружал первую эскадрилью заданиями. Если они и планировались, то в составе не менее восьми машин. Но не зря говорят в народе: пришла беда - отворяй ворота. Через три дня погиб помощник командира части по воздушно-стрелковой подготовке Герой Советского Союза Федор Семенов.

...19 октября 1944 года наш полк выполнял очередную задачу по прикрытию наземных войск. Летчики третьей эскадрильи в этот черный для нас день уже дважды выходили на передний край. Мы также вылетели вторично. Воздушная обстановка была не сложная, но коварная. Облачность - шесть - восемь баллов, нижняя ее кромка на высоте 1500 метров, верхняя граница - 2000-3000 метров.

"Фоккеры" в таких погодных условиях действовали малыми группами: парами и одиночными самолетами наносили удары по нашим объектам. Учитывая характер их действий, мы были вынуждены держать выше облаков одну пару истребителей. Это в какой-то степени сковывало инициативу гитлеровцев, избавляло нас от их неожиданных атак. Выходы "фоккеров" из облачности прекратились, похоже на то, что фашисты покинули поле боя. Но, изучив повадки этих изрядно пощипанных и потерявших прежний

лоск вояк, мы были готовы ко всему, к любой неожиданности.

Время нашего барражирования истекало, на смену шла первая эскадрилья, возглавляемая Федором Семеновым. В его восьмерке командир подразделения Щетинин, многоопытные воздушные бойцы Жигуленков, Середа, Шпынов, Погодин и еще два молодых, но уже обстрелянных в воздушных схватках летчика.

Группа летела в зону прикрытия под облаками. Прежде всего обмен информацией: я коротко сообщил о хитростях в действиях "фоккеров", Семенов принял мое сообщение к сведению. Перебрасываюсь несколькими словами с Борисом Жигуленковым. И в это время пара из моей группы, которая находилась выше, опускается под облака, и все вместе мы уходим на свой аэродром.

По характеру принятой мною информации можно было судить о бодром настроении, боевом духе прибывших на передовую товарищей, особенно их командира, неудержимого в схватке с врагом, горячего и азартного. Правда, в атаках Федор излишне порой увлекался преследованием противника, старался довести дело до полного его уничтожения, забывая обезопасить тылы.

Зная свою слабость, он просил друзей:

- В интересах боя, для пользы дела одергивайте, братцы, мою боевую прыть. Не обижусь, спасибо скажу. А если я уж очень рассвирепел на немчуру поддержите огнем. Словом... прикройте!

Летчики хорошо изучили нрав ведущего командира. Поэтому почти всегда держались поближе к "неукротимому Феде", так они его называли между собой. И самые тяжкие бои заканчивались успешно...

Вскоре после того как мы покинули передний край, ведомая Семеновым первая эскадрилья встретила четверку "Фокке-Вульфов-190", которая только что выскочила из окон облачности. Четверка Жигуленкова находилась выше немецких самолетов и стремительно напала на врага. Молниеносная атака - и два замыкающих группу "фоккера" падают. Отличное начало!

Оставшиеся незамедлительно ныряют в пелену облаков. Но вот вслед за четверкой появились сначала один, а за ним еще пара немецких самолетов. Второго атакует Щетинин, а на первого ринулся Семенов. Федя сближается с ним сзади, чуть сверху - дистанция быстро сокращается. Она уже настолько мала, что допусти летчик промедление с выходом из атаки - и столкновение неизбежно.

Наконец очередь... Фюзеляж вражеской машины поражен разрывами снарядов. А "лавочкин", приподнимая нос, проносится рядом с фашистом и выходит из атаки. Но уходит он от

противника не как всегда - энергично, с отворотом в сторону. На этот раз Семенов летит по прямой, с небольшим набором высоты к нависшей вблизи мрачной облачной пелене. Как только наш самолет оказывается впереди противника, тот подворачивает свою машину и открывает огонь. Сам же стервятник, свалившись на крыло, дымя и снижаясь, направляется в сторону немецких позиций.

Федин истребитель резко взмывает вверх, скрывается в облаках. Потом, потеряв там скорость, сразу же сваливается обратно, падая к земле и оставляя за собой след черного дыма и купол распустившегося парашюта. Щетинин, приказав звену Жигуленкова остаться вверху, начинает снижаться по пологой спирали вместе с двумя нашими "лавочкиными" вслед за опускающимся парашютистом.

Семенов, видимо, полагал, что приземлится в расположении наших войск. Но когда с земли к нему потянулись трассы огня, стало ясно, что самое страшное впереди. Нет, не смерть - к ней на войне каждый готов. Нечто пострашнее: муки и позор плена...

Так храбрейший из храбрых, Федор Семенович, оказался в руках фашистских извергов. Случилось это примерно в восьми километрах от Дебрецена, по ту, западную, сторону от города.

Все мы, конечно, надеялись, что Феде удастся, как и четырем летчикам нашего полка, бежать из плена и вернуться в свою часть - непременно в свою. Но Семенов не вернулся...

Вот что рассказал о нем стрелок с бомбардировщика Пе-2, которому посчастливилось вырваться из фашистских застенков.

Допросив Федора, немцы решили его расстрелять. Семенов не дрогнул. И в последние минуты жизни он оставался самим собой - мужественным бойцом, человеком железной воли. Не позволил Федор сорвать со своей гимнастерки орден Ленина, Звезду Героя, ордена Красного Знамени, медали.

Существует и такая версия судьбы Семенова в плену. Военный фотокорреспондент 2-го Украинского фронта И. И. Кузьменко, находившийся в штабе 83-й Дунайской флотилии во время допроса адъютанта командующего будапештской группировкой (тот был пленен вместе со штабом), спросил: "Какова судьба взятого в плен русского летчика-героя?" Ответ адъютанта: "Этот храбрый воин, видимо, погиб в ночном бою. Он находился под охраной в отступавшей колонне гестапо, которая пыталась прорваться из кольца окружения..."

Федор Георгиевич Семенов на фронте был с первых дней войны. В нашу часть переведен в июне сорок третьего года, перед началом Курской битвы, из 193-го братского полка, где он командовал эскадрильей. Летчик имел на личном счету 15

сбитых фашистских самолетов.

Потеря двух боевых товарищей глубоко взволновала, но не обескуражила, не устрашила наших пилотов. Они стали более внимательны к каждому маневру противника, к своим действиям в воздухе и на земле. Тактика боя, особенно с малыми группами истребителей противника, была пересмотрена.

20 октября войска фронта ворвались в город Дебрецен и полностью освободили его от фашистов. Дебрецен-Ньиредьхазская операция завершилась. Летчики полка выполнили 247 боевых вылетов, из них на прикрытие своих войск - 167, разведку войск противника - 38, штурмовку -12. Уничтожили 24 немецких самолета. Наши потери, не считая самолетов, - три летчика. Среди особо отличившихся - старший лейтенант Б. Жигуленков и лейтенант И. Середа, уничтожившие по три самолета.

За мужество и храбрость, проявленные в боях за нашу социалистическую Родину, Борису Жигуленкову, имевшему на своем счету 20 сбитых фашистских стервятников, Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 26 октября 1944 года присваивается звание Героя Советского Союза.

Началась Будапештская операция. Боевые действия полка переключаются на хатванское направление. Мы приближались к столице Венгрии: 2 ноября перебазируемся в Туркеве, через пять суток в Ракоци, рядом с городом Сольнок. Перелет этот осуществляем с одновременным выполнением боевого задания барражируем над своими войсками на поле боя.

А через неделю, 14 ноября, у нас в части радостный день. Указом Президиума Верховного Совета СССР полк награжден орденом Богдана Хмельницкого II степени.

Командир дивизии полковник А. П. Юдаков прямо на аэродроме поздравил воинов-фронтовиков с большой заслуженной наградой. В конце дня, когда боевая работа закончилась, состоялся торжественный ужин. На нем были представители других братских полков, командования дивизии. В тот вечер добрым словом вспомнили мы товарищей-однополчан, тех, кто смертью храбрых пал за честь и свободу Родины.

Но война еще продолжалась. Враг стал осмотрительней, осторожней, но сопротивлялся ожесточенно. 16 ноября к нам снова пришла беда. Обрывается жизнь заместителя командира эскадрильи Бориса Васильевича Жигуленкова.

Боевое крещение Борис получил в огне Курской битвы. Мужественный, бесстрашный боец одержал немало побед в небе войны, был награжден многими орденами и медалями, удостоен звания Героя, но так и не успел получить Золотую Звезду.

Случилось это в обычном боевом вылете на прикрытие наших войск, сражавшихся в районе Яслодань. Я должен был идти на задание во главе десяти "лавочкиных". Из-за какой-то неисправности в машине у ведомого Жигуленкова взлетели девяткой. Борис оказался без напарника. Он немного задержался на земле у самолета своего ведомого, поэтому пристроился к группе уже на маршруте.

Вначале Жигуленков держался чуть позади четверки Тернюка, я попросил: "Боря, займи свое место..." - и он перешел ко мне на левый фланг. Так девяткой - в составе пяти истребителей в ударной и четырех в группе прикрытия - прибыли мы к линии фронта. Я - впереди, Борис - слева, а правее меня - Мудрецов и пара Карпова. Сзади и выше нас - звено, возглавляемое командиром эскадрильи Тернюком.

В заданном районе вражеских самолетов не видно. Но вскоре слышу в наушниках шлемофона:

- Командир! Справа "худые"! - это голос Алексея Тернюка.

"Мессершмиттов" было шесть. Четверка ниже нас, а пара - почти на одной высоте с группой прикрытия.

Передаю приказание:

- Грек, наваливайся на пару "худых" и держись выше нас. Я атакую четверку.

Моя группа со снижением, увеличив дистанции между самолетами, ринулась на врага. Он энергичным левым разворотом пытается уйти вверх. И в момент перехода "мессершмиттов" в набор высоты я сближаюсь с ведомым второй пары и даю длинную очередь. Тот резко накреняется на левое крыло, опускает нос и падает, оставляя за собой извилистый след черного дыма. Его ведущий шарахается влево - под нашу пятерку. А пара, идущая впереди, продолжает полет с набором высоты. Но, встретив вверху звено Тернюка, заканчивает свой боевой разворот виражом.

Чтобы сохранить за собой преимущество в высоте, пятерка "лавочкиных" выходит из атаки горкой. Летчики держатся своих мест в боевом порядке. Только Карпов с Мокиным, уклоняясь от наскоков пары "шмиттов", немного отдалились. Борис, наоборот, совсем рядом со мной - метрах в десяти и, улыбаясь, показывает большой палец (похвала за сбитый "мессершмитт").

Заметив, что интервал между нами маловат, прошу его:

- Не жмись! Разворот делаю на тебя - увеличь интервал.

Жигуленков кивает головой, мол, понял, выполняю - и переходит подо мной на правую сторону. Когда же пара "сто девятых" сделала попытку зайти в хвост паре из группы нашего прикрытия, Борис пристроился к четверке Тернюка. Я не

возражал, хотя особого смысла в этом не усмотрел.

Этот бой проходил в основном на вертикали, где каждая из сражающихся сторон искала лучший для себя вариант победы над противником. Машины противоборствующих групп резко взмывали вверх, потом стремительно падали вниз. Вся эта карусель прошивалась очередями трассирующих снарядов и напоминала праздничный фейерверк. Схватка была короткой, не более семи - десяти минут. Закончилась она бегством фашистов.

В динамике боевой работы Борис дважды оказывался рядом со мной. И вновь уходил к четверке Тернюка. Когда время барражирования истекло и прибыли "яки", мы покинули район прикрытия войск.

Позади уже была добрая половина пути к аэродрому базирования. Впереди город Сольнок. Высота 800 метров.

Звено Алексея Тернюка держится слева и чуть ниже меня. За ними один свободный "лавочкин" - это Жигуленков.

- Борис, что ты тащишься сзади? - И передаю ему: - Подтянись!

Ответа не услышал. "Если не радиостанция, то, наверное, передатчик отказал", - решил я. И минуты через полторы-две, когда мы уже было начали снижаться, увидел, как к Борису крадется "сто девятый". У меня в горле пересохло.

- Сзади "шмитты"! - кричу на весь эфир, надеясь, что Жигуленков все-таки услышит мой голос. - Борис! в Шмитты"!

Резко развернувшись, кидаю машину на помощь товарищу. Но "мессершмитт" все-таки успевает дать очередь по "лавочкину" и ныряет под нашу четверку. Коварный бандит уходит безнаказанно. А самолет Жигуленкова, не меняя курса, со снижением, оставляя за собой слабый след дыма, летит в направлении аэродрома, на котором базировались "яки".

Наша группа дважды разворачивалась на сто восемьдесят градусов. В небе ни "шмитта", ни машины Бориса. Обескураженные внезапной атакой фашистского истребителя, мы также направляемся на "яковский" аэродром. До рези в глазах осматриваем сверху каждую машину. Где-то там наш товарищ, живой и невредимый, должно быть, стоит на плоскости подбитого "лавочкина" и машет нам шлемофоном: все, мол, обошлось, извините, дал маху, зевануп...

Но Жигуленкова там не было, и не могло быть... Вернувшись на точку и доложив командиру полка, я прошу запросить соседей: не произвел ли наш "лавочкин" посадку у них. Ответ краток и категоричен: самолет упал в трех километрах восточнее местечка Бешменсед, летчик погиб.

...Потеря Бориса Жигуленкова оказалась для меня особенно

тягостной. Меня мучило сознание того, что я не уберег товарища. Никак не верилось, что Бориса нет. Хотя все погибшие однополчане - люди высокой души и большого мужества, но и среди близких, верных друзей бывают самые дорогие. Таким человеком был для меня Жигуленков. Мне импонировала его летная дерзость, самоотверженность бойца. Да и в характерах наших было иного общего, схожего.

Оказалось, что у Бориса недавно родилась дочь. А он даже не успел получить письмо от жены, в котором говорилось, что появилась новая жизнь - радость, надежда, будущее...

Похоронить героя мы решили на его родине, в Москве. А пока - траурный митинг, короткое прощание. Прах в закрытом металлическом гробу отправили в Румынию для временного захоронения на кладбище города Арад. Через год, после окончания войны, в декабре сорок пятого, останки храброго воина были перевезены в Москву. Клятва, данная мотористом самолета А. З. Хаплийчуком у гроба Жигуленкова, выполнена...

Да, Александр Зиновьевич Хаплийчук много сделал для того, чтобы память о его командире была живой и действенной. Это он с командировочным предписанием (перед своей демобилизацией) доставил железнодорожным транспортом останки Бориса в Москву. Его стараниями при содействии Бауманского райкома партии и главного штаба ВВС солдат-москвич был похоронен с воинскими почестями на Новодевичьем кладбище. С его помощью пионерские дружины в 690-й школе и в 109-й школе-интернате названы именем героя. Под руководством Хаплийчука 8 и 9 Мая в Москве происходят периодические сборы однополчан. За неутомимость в военно-патриотической работе, за сохранение светлой памяти о своем командире ему благодарны не только родные, близкие и однополчане погибшего, но и тысячи москвичей.

Вместе с войсками 2-го Украинского фронта наш авиаполк продвигался в глубь Венгрии. Мы старались не отрываться от передовой и вскоре перелетели под Яса-роксалаш на аэродром Виснэк.

Рекогносцировка точек стала уже моей постоянной обязанностью, неписаным законом. Так, 30 ноября, облетев несколько аэродромов, веду своих летчиков в Виснэк, а 5 декабря - две группы 179-го братского полка в Тисо-Федваль. Всего лишь неделю работаем с этого места - прикрываем наши войска в районе Хатвана и снова вперед, теперь перебазируемся на аэродром То-Алмаш.

В горах прошли ливневые дожди, потоки воды хлынули вниз, в долины, рекам стало тесно в своих руслах. Они взбухали, как

тесто на дрожжах, и, накопив силу, рвались с берегов на пойменный простор. Достигнув низовьев, вода затопила равнину, где располагались несколько аэродромов нашего корпуса.

На следующее утро после начала столь яростных атак стихии мне пришлось на автомашине отправиться в штаб корпуса, который располагался значительно севернее нашей точки. Потоки хлынувшей воды успели перерезать в некоторых местах дорогу, создав в низинах настоящие озера. Правда, в начале пути особенных затруднений в движении транспорта не было. Однако после полудня, когда мы тронулись в обратный путь - а он проходил по той же дороге, разыгравшаяся стихия набрала такую мощь, что проезд колесного транспорта стал просто невозможен. Шоссе, не говоря уже об окружающей его низине, представляло собой сплошную водную гладь, и пожилой усатый дядька, шофер, каким-то неуловимым чутьем (думаю, опытом профессионала) угадывал проезжую часть дороги. Ориентировался он по деревьям и полузатопленным автомобилям на обочинах.

Проезжая мимо аэродрома, на котором базировались "яки", мы увидели вместо летного поля огромное озеро. Из спокойной его глади, казалось, выскочили дельфины да так и повисли в воздухе. А это было не что иное, как лопасти винтов, и среди них, как здоровенная пасть кита, верхняя часть кабины транспортного самолета Си-47. Истребителей не было видно, они скрылись под водой.

Авиационные техники на плотах из подсобного материала - металлических бочек, досок, бревен, - поругиваясь и суетясь, перебирались от одного "дельфина" к другому.

- Тоже мне... проспали. Не догадались вовремя перелететь туда, где посуше, - ворчливо заметил водитель.

- Вы не правы. Паводок начался ночью, совсем неожиданно. Взлететь в таких условиях - значит угробить не только технику, но и людей, - пояснил я.

Но вот необычное зрелище осталось далеко позади. Уровень воды на дороге немного спал. Показался наш аэродром, сплошь покрытый лужами. Вокруг него все, кто был свободен, копали обводные канавы.

...Интенсивность боевых вылетов полка возросла - несколько аэродромов корпуса вышло из строя. Эксплуатация же боевой техники в таких условиях не прошла бесследно. На некоторых машинах забарахлили моторы - случилось даже несколько вынужденных посадок, благо на своей территории.

В конце декабря 2-й и 3-й Украинские фронты замкнули кольцо вокруг фашистских полчищ в районе Эстергома - окружение будапештской группировки завершилось. После того

как командование окруженной группировки отклонило наш ультиматум - сдаться без лишнего кровопролития, - начался беспощадный разгром окруженных войск. Он продолжался почти два месяца, до второй половины февраля сорок пятого года.

Противник упорно и настойчиво стремился прорваться через внешнее кольцо окружения, выйти к Будапешту и восстановить утраченное положение. Но его контрудары не смогли сломить стойкости и решимости наших войск, несмотря на то что в прорывах участвовали отборные немецкие войска. Особенно мощным был третий контрудар, который наносил четвертый танковый корпус СС в составе пяти дивизий. Общая численность наземной техники противника составляла свыше 600 танков и штурмовых орудий, более 1200 орудий и минометов.

Силы были сосредоточены впечатляющие. Мы давали себе отчет в том, что разгромить их будет трудно. И в этот период напряженнейших боев наш полк принимает самое активное участие в нанесении бомбовых ударов.

Авиация врага, в общем, уже не столь многочисленная, как прежде. Но немцам удается организовать очень мощные авиационные группы для поддержки своих войск в контрударах. Схватки в воздухе, хотя и не частые, носили ожесточенный характер, особенно при встречах с истребителями, которые действовали в составах не менее восьми самолетов. Их усилия наращивались в бою подходящими мелкими группами - получался замкнутый цикл. Это был новый, удачный, хорошо продуманный метод работы.

Так, 3 января наши летчики, прикрывая войска в районе Шаришан-Бойно, были атакованы двумя восьмерками "мессершмиттов". Завязался один из тех боев, которые со "сто девятыми" всегда проходили трудно. Неожиданно к месту схватки подлетает еще одна восьмерка "мессершмиттов". Гвардейцы, численность которых оказалась в два с половиной раза меньшей, чем у фашистов, не дрогнули, выстояли.

На помощь своим пришли двенадцать летчиков из другой эскадрильи, и бой закончился без потерь с нашей стороны. В этой схватке отличились: Середа, уничтоживший два "шмитта", и его напарник Погодин.

Оба пилота прибыли в полк почти в одно и то же время, когда битва на Курской дуге вступала в завершающую фазу, но в боевые действия включились по-разному. Игорь Середа начал с полетов на прикрытие наших войск во время освобождения Левобережья Украины, с заданий, насыщенных воздушными схватками, в которых росли его мастерство, зрелость, опыт.

В боях за Молдавию он был уже закаленным бойцом, проявил

незаурядную храбрость, мужество, летно-тактическую смекалку. Вскоре Середа становится одним из лучших разведчиков эскадрильи и продолжает увеличивать счет сбитых самолетов противника. К концу войны он совершил более 160 боевых вылетов, из них 70 на разведку, участвовал в 27 воздушных ,боях, в которых сбил 17 вражеских машин - это очень высокий процент точности. Поистине Игоря можно назвать снайпером неба.

За эти бесценные качества воздушного бойца Середе присваивают звание Героя Советского Союза.

Погодин начал летать на боевые задания на восемь месяцев позже Игоря - не позволяло ранение. К концу февраля сорок пятого года он успевает выполнить 134 боевых задания, из них 70 на разведку, провести около десяти воздушных боев и сбить два самолета противника. В это время в одном из боев машина Погодина загорается. Владимир спасся на парашюте, но получил сильные ожоги. Закончив лечение, он снова в боевом строю...

16 января наш полк перебазировался ближе к Будапешту. "Лавочкины" приземлились на ипподром Алаго-Вилле, и личный состав разместился в летней резиденции диктатора Венгрии Хорти.

Накануне перелета на эту точку к нам прибыл генерал-лейтенант авиации И. Д. Подгорный. Я в это время находился в воздухе. И вот то ли наш заботливый доктор Гущин доложил о неважном состоянии моего здоровья, или по какой другой причине, но комкор приказал Ольховскому не выпускать меня в небо.

На другой день я убеждал командира полка:

- Да в пригороде Будапешта трудно найти место, где можно посадить самолеты. Нужен соответствующий опыт. Без ложной скромности скажу: он у меня есть. И вы, командир, об этом знаете. Для пользы дела - разрешите один вылет!

Добро, Кирилл Алексеевич. Ищите. Так будет лучше, - разрешил Ольховский.

Хорошо, что у нашего командира отсутствовали этакие начальственные амбиции. Для него главное - дело, сохранность экипажей при перебазировании. И с первой группой, в составе которой восемь машин второй эскадрильи, я стартую в небо на новое место нашей работы. Но перед тем как запустить моторы, до экипажей доводим порядок выполнения задания на маршруте, захода на посадку, сообщаем особенности полосы приземления на незнакомом аэродроме. Я предупреждаю летчиков:

- После того как прилетим на точку, не делая посадки, загнем небольшой крюк - посмотрим, что творится в этом гигантском котле...

Разобрав несколько вариантов воздушного боя на случай встречи с противником, мы взлетаем.

Дунакеси и Алаго-Вилле уже под крылом. Показав летчикам площадку и убедившись, что они поняли, где мы будем садиться, я беру курс на северо-западную окраину Будапешта. Высота - 2000 метров. Погода необычайно ясная - лети сотни верст и ни одного облачка не встретишь. Идеальные условия для зоны!

И вот в этой прозрачной сини замечаем самолет: он впереди нас и идет с территории противника на высоте около 2500 метров.

Вначале мы признаем его за своего разведчика. Но по мере сближения разглядели, что это немецкий трехмоторный транспортный самолет Ю-52. Раздумывать некогда - враг может прорваться к городу и выполнить свой замысел (что там у фашиста на уме?!).

Даю команду:

- Тернюк! Оставайся с группой. Мы с Рыжим идем на "юнкерса".

Увеличиваю скорость до максимальной и атакую транспортника, который идет себе спокойно без страха и сомнений, даже не замечая мою пару, снизу. Метров со ста пятидесяти открываю огонь. Длинная очередь идет точно - снаряды рвутся под кабиной пилота и по центру фюзеляжа. Они словно подбрасывают вражеский самолет вверх, и после секундного зависания с задранным носом - будто подумал еще: падать или нет? - "юнкерс" сваливается на правое крыло и колом идет к земле.

Жду, когда тяжелая махина грохнется или развалится в воздухе. Однако...

- Смотри-ка, немец, гад, хитрит!.. Он жив! - удивленно кричу напарнику. Следи за ним!

Мы начинаем снижение спиралью вокруг "юнкерса". На высоте примерно 500 метров он переходит на планирование - догадка моя подтверждается. Под нами лесной массив - Будапешт остается восточнее. Атакую повторно, и тогда он беспомощно клюет носом вниз и врезается в гущу деревьев.

Уничтожив врага, мы возвращаемся в строй и занимаем свои места. Затем группа делает большой круг над столицей Венгрии, наблюдая происходящее там сражение, и наконец производит посадку на аэродроме базирования.

А полет того Ю-52 до сей поры остается загадкой для меня. Что заставило его лететь средь бела дня без прикрытия истребителей в чистом, без единого облачка, небе? На что он рассчитывал, неизвестно. Правда, и впоследствии случались

полеты таких транспортников, намеревавшихся сбросить груз в окруженный Будапешт. Но они выполнялись только тогда, когда облака прижаты к земле, видимость была ограниченной, дымка или морось закрывали горизонт, то есть в нелетную для истребителей погоду. Думаю, что-то чрезвычайно срочное, позарез необходимое нужно было доставить взятым в кольцо окружения вражеским войскам на сбитом тогда нами Ю-52...

Зарулив на стоянку, глазам своим не верю: на аэродроме - генерал Подгорный. Ведь он только что находился на командном пункте переднего края! Выстраиваю пилотов и обращаюсь к Тернюку:

- Ну, будет мне сейчас! Скажешь, что "юнкерса" завалил ты.

- Так и поверил тебе генерал, - Алексей коротко вздыхает. Ему сейчас тоже не позавидуешь: и выручить друга хочется, и солгать тяжко, да и скрывать правду в общем-то глупо и незачем.

Генерал подходит вместе с Ольховским. После моего доклада о выполнении задания комкор с подозрительным удивлением спрашивает:

- И это все, товарищ Евстигнеев?

Пока я мучительно соображаю - сказать, промолчать? - Подгорный понял всю сложность моего положения:

Уговорил-таки своего командира на перелет... Ишь что придумали: перелет это, дескать, выполнение не боевого задания. На фронте даже кашу есть - боевое задание.

Комкор посмотрел на Ольховского, потом на меня и снова на командира полка:

- Ограничимся тем, что победителей не судят. Молодцы, не прозевали "юнкерса", да еще на глазах пехоты. Чья работа?

Строй летчиков молчит. Когда пауза затягивается и становится, можно сказать, неуважительной, Тернюк показывает на меня и Мудрецова:

- Это они... отличились, товарищ генерал. Признание Алексея, кажется, разрядило обстановку. Подгорный одобрительно смеется:

- Наконец-то... истина открылась! Я так и полагал. Поздравляю с пятьдесят второй победой! И готовьтесь, товарищ Евстигнеев, на передний край. Через два дня вместе с командиром дивизии быть там на командном пункте. Чрезвычайно необходимо присутствие истребителей на поле боя. Л всех прошу готовиться к штурму Будапешта!

Генерал не любил бросать слова на ветер. И 18 января полковник А. П. Юдаков на "виллисе", а я с радиостанцией, смонтированной в кузове "студебеккера", убываем на переправу, расположенную около Дунауйварош. На правом берегу Дуная,

северо-восточнее озера Балатон, нам предстоит наблюдать действия наших товарищей в небе.

...На переправе - вавилонское столпотворение. Дорога к причалу буквально до отказа забита техникой: танки, артиллерия, автомашины - все впритык друг к другу. Не то что проехать - пройти невозможно! Пробираемся поверху - по танкам, артиллерийским установкам, кузовам автомашин... Это необычайное скопление орудий войны, поставленных рядов в двадцать, протянулось от самого начала переправы в глубь леса на пять-шесть километров.

Всем этим "подвижным хозяйством" руководил пожилой артиллерист, генерал-майор. Он находился у самого причала в небольшой избушке-мазанке, служившей когда-то и домом, и служебным помещением паромщика на перевозе. В избушке полным-полно командиров всех родов войск, правда, не хватало представителей авиации - мы с комдивом и "укомплектовали штат" переправы.

Здесь каждый добивался, чтобы именно его часть была на той стороне Дуная если не первой, то хотя бы ы числе таковых. Юдаков понял: переправиться - дело почти неосуществимое. Разговор с генералом только подтвердил его соображения. Раздосадованный и огорченный, он дает мне наказ добиваться переброски радиостанции на западный берег, а сам по совету руководителя перевозом уезжает на северную переправу, в район Эрчи.

Я остаюсь на месте. В маленьком помещении накурено - не продохнешь. На корточках, приткнувшись к стенке, закручиваю цигарку и я, а сам думаю о том, как война сблизила людей. Полковники и лейтенанты, связисты и танкисты - люди разных возрастов и профессий, боевых заслуг и достоинств с мудрым пониманием относятся к заботам друг друга. И ведь не к отцу родному торопятся они, не корысти ради суетятся, спешат, беззлобно чертыхаясь, поминая всех святых...

Часа через два недалекие взрывы сотрясают избушку. Мгновение - ив ней остаются генерал, его ординарец и я. С потолка сыплется глина. Руководитель переправы, надевая папаху, шутит:

- Прикрою лысину, а то запорошит. - И тут только замечает меня: - Ты чего сидишь? Видел, словно воздушной волной, всех вышвырнуло?

Он неторопливо выходит наружу и смотрит на противоположный берег Дуная. Там, у причала, почти такое же скопление техники, что и у нас. А над всей этой могучей и грозной, но сейчас беззащитной лавиной - восьмерка "фоккеров".

И фашисты заходят для повторной атаки...

Мне стало невыносимо тяжко и обидно:

- Эх!.. Сейчас бы парочку наших истребителей! Генерал недовольно перебивает меня:

- Прекратите вы... со своими истребителями...

И вдруг со стороны восхода показывается пара "лавочкиных"! Не мешкая ни секунды, они сверху устремляются на врага. "Фоккеры" сразу же выходят из атаки и пускаются наутек. Ла-5, видимо, случайно оказались в этом районе. Отогнав противника, они сразу же уходят на восток.

Момент, кажется, подходящий, и я снова прошу:

- Товарищ генерал, переправьте меня. Вы же понимаете, что я позарез нужен на той стороне.

Он досадливо смотрит на меня покрасневшими от бессонницы глазами и ворчит:

Ну куда я тебя переправлю? Видишь, что там делается? Слышишь трескотню это эсэсовцы прорвались.

Мне приказано переправлять танки, артиллерию, снаряды, а оттуда - только тяжелораненых. Понял?

Молча смотрим мы на западный берег реки. Томительно тянется время. Наконец, словно вспомнив о моей беспримерной настойчивости, генерал устало обнадеживает:

- Хорошо. Приходи на рассвете. Постараюсь тебя перебросить.

После налета "фокке-вульфов" для меня многое становится неясным, странным. Я не понимаю, что это - нераспорядительность командования или общее пренебрежение к слабеющему день ото дня противнику? Такое скопище людских резервов и техники, и все вдруг без прикрытия с воздуха. Необходима хотя бы пара, звено истребителей. Хуже того, в огромной массе техники немало зенитной артиллерии, но стволы орудий опущены вниз, накрыты чехлами. Только один маленький катерок и строчил по "фоккерам", не умолкая ни на секунду.

Такое на внезапность и коварство врага не спишешь...

Наступила темнота. Бой за рекой не утихал. Он, кажется, даже приближался. Уже видны были не дальние зарницы боя, а трассы огня. Я направился к своей передвижной радиостанции, чтобы подготовить ее экипаж к возможной переправе на рассвете. Немного вздремнув, часа за два до наступления утренней зорьки, возвратился на командный пункт переправы.

Генерала там нет! Он, оказывается, уже на противоположном берегу и вряд ли вернется. "Местная" власть перешла к другому генералу - танкисту. Меня он и слушать не хочет, отвечает нехотя, словно сквозь зубы:

- Мои танки, сойдя с переправы, сразу вступят в бой. Ясно?

Чего уж тут неясного!.. Его танки вступят в схватку с противником. А наши истребители могут и подождать команду с земли. Досада и злость душат меня, но виду я, конечно, не подаю, хотя весьма крепкие слова в адрес танкиста готовы сорваться с языка в любую минуту...

Наконец прибыл командир дивизии: он уже знает о прорыве врага, о том, что намерение наше не только невозможно, но теперь и бессмысленно.

- Значит, так, - решает Юдаков, - отправляемся поближе к Будапешту. Может, там проскочим, хотя надежда на это весьма слабая.

- Лучше слабая надежда, чем ничего, - соглашаюсь я с предложением комдива.

22 января наши войска оставили Секешфехервар. Надобность в нашей отправке за Дунай отпала. Юдаков приказал мне:

- Убываю в штаб дивизии. Жди указаний. Действуй!

И я начинаю действовать. Тотчас развернул радиостанцию в пригороде Будапешта. Неожиданно встречаю заместителя командира авиационной дивизии "Яковлевых" подполковника Б. Н. Еремина. Борис Николаевич, как и мы, пытался переправиться на западный берег Дуная, и тоже с радиостанцией. От него узнаю, что фашисты после упорных и кровопролитных боев находятся в двадцати пяти километрах от венгерской столицы, в районе Вереба.

Свертываю свое хозяйство, убываю в часть. И на следующий день я снова в небе - прикрываю наземные войска на подступах к столице Венгрии. Враг остановлен - наступление его из Секешфехервара захлебнулось. Обильно пролитая кровь была напрасной, а огромные жертвы - излишней жестокостью. К окруженной группировке прорваться он так и не смог.

Боевые действия нашего полка переключились на передовые позиции, где наземные части и соединения громили фашистов в окруженном Будапеште. Обстановка требовала максимального воздействия на противника. Поэтому полеты мы выполняем с бомбометанием. Расстояние до целей было мало - за одну заправку горючим летчики выполняли по два-три боевых вылета. Нагрузка на каждого получалась по шесть - восемь вылетов в день.

Техники-вооруженцы так мастерски натренировались в подвеске бомб, что успевали подвешивать их на истребители, вернувшиеся с задания, до окончания заруливания последнего самолета группы. Мы буквально не выходили из кабин.

Между тем впервые за весь период войны эскадрильи полностью укомплектовываются летным составом. Чтобы

увеличить количество боевых выходов и снизить нагрузку на людей, за каждым самолетом закрепляем два, а то и три летчика. Количество ударов по врагу резко возрастает.

Но кое-кто из нового пополнения не доволен таким положением. Особенно горячится Петр Сковородченко, не в меру гонористый и самоуверенный хлопец:

- Зачем я сюда прибыл? Ждать очередь, чтобы вылететь на боевое задание, и выслушивать прописные истины - как в бою защищать себя и хвост напарника?! Всего этого я вдоволь наслушался в училище...

Такого явно пренебрежительного отношения к указаниям и советам старших до появления этого парня в нашем дружном полку еще никто не демонстрировал...

Подчеркнуто холодно, но с определенной долей иронии обещаю Сковородченко:

- Хорошо, летать будете. В нагрузке не обидим. Поучите нас, нерасторопных, как нужно бить врага... Покажите свое мастерство в бою - и мы примем на вооружение, не в пример вам, юный тактик, выслушаем полезные советы.

Сковородченко притих. И в первом же вылете - как нарочно - встречаем шестерку "сто девятых", да с такими пилотягами, что с каждого из нас сто потов сошло. Пристали немцы - ну, хуже репья: и зажать их невозможно, и отступать, черти, не собираются, хотя у нас восемь машин.

Наш Петр смело бросается на противника, но неосмотрительно: делает много промахов. Товарищи своевременно приходят ему на помощь, отбивая "мессершмиттов". А враг-то видит, что летчик неопытный да азартный, и, конечно, затягивает его в схватку, поджидая удобного момента для атаки: срежет - глазом не моргнешь!

Но бой закончился без потерь с обеих сторон. "Сто девятые" ушли.

Не подчеркивая ошибок Сковородченко во время схватки, я делаю короткий разбор. Петр молчит: бывает, что враг оказывается хорошим учителем - разница лишь в том, что ошибок он не прощает, и цена его науки, за редким исключением, - человеческая жизнь.

А мы снова поднимаемся в небо. Снова встреча с противником: против нас восемь "фоккеров". Состав нашей группы прежний. Сковородченко идет в моей четверке. Наше преимущество в высоте над противником, и мы сверху устремляемся на вторую четверку гитлеровцев. Однако пока я смотрю за своей группой, сближаюсь с замыкающим боевой порядок "фоккером" настолько близко, что прицеливаться и вести

огонь уже некогда.

- Прохожу без огня, бей последнего! - успеваю передать команду ведомому.

Мудрецов, идущий слева от меня, поворачивает свой самолет для атаки на "фоккера". Но тот отчаянно пытается избежать удара "лавочкина": вначале метнулся

вверх, затем отворотом влево пошел на снижение. Валентин стремительно преследует противника, а я прикрываю его атаку.

- Сковорода, смотри, показываю! - слышен в эфире голос Мудрецова.

Сблизившись с "фоккером", он дает короткую очередь, тот переворачивается на спину и, оставляя след густого дыма, падает вниз.

Сковородченко переходит на левую сторону и устремляется на развернувшуюся вражескую четверку. А в это время три самолета, оставшиеся после снайперской стрельбы Мудрецова, нацелились в хвост -его паре. Предупредив ребят об опасности, атакую тройку. Мой напарник, оказавшийся справа, идет следом за моей машиной. Пара Сковородченко резким разворотом пытается выйти из-под атаки. "Фоккеры" вдогонку! Но воинственный пыл их сразу остывает, как только они замечают позади себя, нас с Валентином.

Мне все-таки удается сблизиться с замыкающим тройку и сбить его. Немцы потеряли уже двоих! Тут на первую вражескую четверку наваливается Тернюк со своим звеном. Фашисты больше не выдерживают нашего натиска и, развив максимальную скорость, мчатся на запад.

После приземления Сковородченко удрученно признается:

- Похоже на то, что я многого не понял из школьной науки. А может, нас не тому учили?

Разбор прошедшего боя проводил Алексей Тернюк. Он решил досконально объяснить и показать не в меру горячему летчику суть его ошибок, что случаются от не* опытности да излишней строптивости.

- Не огорчайся, Петро. Схватка с фашистами проходила именно так, как учили тебя в школе. Только велась она с настоящим врагом. Чучаев, - просит Алексей тоже молодого, не очень опытного летчика. - Расскажи о своих первых встречах с немцами в воздухе.

И Чучаев без малейшей обиды делится опытом первых ошибок.

Вскоре Петр Сковородченко начал вылетать на боевые задания с бомбовой нагрузкой. Действия его с каждым днем становятся все более точными, осмысленными, зрелыми. Так, в

конце января мне пришлось побывать с ним в маленькой переделке. На этот раз группу возглавил командир эскадрильи Тернюк, а мы с Мудрецовым и Сковородченко оказались в подгруппе прикрытия. Бомбовая подвеска была на всех самолетах.

С командного пункта дают цель. Удачно поразив объект, мы остаемся над Будапештом. И вот через несколько минут Алексей замечает шестерку "мессершмиттов", идущую на одной с нами высоте на пересекающемся курсе. В эфир летит его команда:

- Впереди "худые". Подгруппе прикрытия подняться за облака! Посмотрите, нет ли там фрицев...

Враг, по-видимому, также заметил нас. Развернувшись влево, он пролетает под четверкой Тернюка, затем энергично набирает высоту, чтобы, завершив маневр, оказаться у нее в хвосте. Звено Тернюка с аналогичной целью выполняет тот же разворот. А моя подгруппа в этот момент снижается. Четверка "худых" впереди, и я пытаюсь сблизиться с нею, но попадаю под атаку идущей сзади пары "сто девятых".

Бесстрашный Сковородченко смело набрасывается на атакующих: длинная очередь огня - и ведомый преследующей нас пары отказывается от своего коварного замысла - ударить по Мудрецову. Ведущий же, несмотря на опасность, быстро сближается со мной. Положение явно критическое. Я резко закладываю крен и закручиваю крутой левый вираж. На вираже "мессер" не отстает от меня. Отчетливо уже видны желтый кок и лопасти его винта. Но радиус моего виража меньше - трассы огня со "сто девятого" проносятся мимо...

По "шмитту" периодически стреляет Мудрецов. Очереди моего напарника цели не достигают. А ведомый "сто девятого", который уже вышел из атаки, снова устремляется на Мудрецова. Сковородченко оказался расторопнее "мессера" - он преградил путь фашисту. Немец, насевший на хвост моего "лавочкина", по всей вероятности, оценил обстановку и, резко бросив машину в правый крен, проскакивает мимо меня.

Я повторяю маневр противника. В этот момент короткой и злой очередью Мудрецов достает "худого"...

В ходе боя мы оказываемся выше четверки, за которой охотятся пары Тернюка, и торопимся им на помощь. Фашисты ловко ускользают под наши "Лавочкины". Алексей Тернюк - за ними. Вижу бессмысленность дальнейшей схватки и спрашиваю:

- Грек, что, так до утра и будем гоняться?

- Намек понял, - усмехается Алексей. - Все возвращаемся в зону!

Мы спешим к Будапешту. Небо над столицей Венгрии спокойное: ни чужих, ни своих. Вскоре пришла смена - значит,

наше время вышло.

На земле молодежь донимает Валентина Мудрецова поздравлениями с победой, особенно неутомим Сковородченко. Его интересует все, даже как "сто девятый" проецировался в прицеле перед началом открытия огня.

- Петро, обожди! - смеется мой верный напарник.- Расскажу все. Дай передохнуть.

Пилоту после трудного боя надо действительно прийти в норму, снять напряжение схватки. Хочется просто взглянуть на редкие облака в вышине, сказать кому-либо из товарищей добрые слова - мол, хорошо держался, молодец. Славянская щедрость победителя! И Валентин Мудрецов говорит:

- А ты молодец, Петро. Не помоги твоя пара - было бы нам с командиром туго!

Я не вмешиваюсь в разговор - оценка справедливая. Но как не поддержать боевых друзей!

- Сковородченко заслуживает похвалы. А тебе, Валя, сердечное поздравление с победой! Все молодцы!

Мудрецов давно уже командует звеном, не раз возглавлял группу при вылетах на поле боя для прикрытия наших войск на земле. Но когда я шел на задание в составе второй эскадрильи или выполнял сложную боевую задачу, Валентин неизменно был у меня ведомым. Человек со сложным характером и незаурядными способностями летчика-истребителя, он всегда энергичен и напорист, одарен удивительной реакцией, прекрасно ориентируется в любой обстановке боя. Решительно и дерзко, но не очертя голову бросается этот пилот на противника. В храбрости Мудрецова нет безрассудства, желания произвести эффект, и его лаконичная фраза, обращенная в сложнейшие минуты схватки с "мессершмиттами" к неопытному Сковородченко, - "Смотри, показываю!" - это уверенность бойца, опыт, приобретенный в суровом небе войны.

Валентин - сын художника, коренной москвич. Еще в детские годы он привык видеть в картинах отца неброскую красоту русских равнин. Ее - красоту будущий летчик отмечал в людях, окружавших его, в природе Подмосковья, в свободной и необъятной стихии, которую мы привычно называем небом, далью. В авиацию он пришел по зову сердца и в годы войны, став членом партии, с честью выполнил свой гражданский долг, оправдал высокое звание коммуниста: до конца боевых действий полка совершил 350 боевых вылетов, провел более 70 воздушных боев, в которых сбил 18 вражеских самолетов. За мужество и храбрость, проявленные в боях за Родину, Валентин Мудрецов удостоен звания Героя Советского Союза.

...Кольцо, окружающее будапештскую группировку, все более сжималось. Гитлеровцы с фанатичностью, упрямо цеплялись за каждый клочок земли. Но тщетно: неизбежный и бесславный конец приближался, силы противника были уже на пределе.

Усилия нашего полка после падения столицы Венгрии полностью переносятся на внешнее кольцо окружения - на линию фронта. Сопровождение "петляковых" и "илов" проходит почти без встреч с истребителями противника. Гитлеровская авиация будто исчезла. Разведка и охота становятся частыми, почти повседневными задачами эскадрилий и выполняются отдельными парами.

17 февраля получен приказ: уточнить данные разведчика-бомбардировщика, который установил наличие немецких аэростатов заграждения северо-западнее Комарно. До этого противник не практиковал применение таких средств противовоздушной обороны в прифронтовой полосе. Поэтому появление аэростатов было для нас полной неожиданностью и в какой-то степени загадкой. Времени отводилось очень мало: результаты доразведки приказано доложить через три часа.

Выстроив летчиков второй эскадрильи, я объясняю им всю сложность задания и предупреждаю, что ожидает каждого из нас.

- Кто хочет пойти в этот полет - прошу сделать шаг вперед.

Все летчики второй эскадрильи сделали шаг вперед.

- Спасибо, друзья! От имени Родины - спасибо! - Гордость за крылатых моих братьев переполнила сердце. Доброе, душевное слово лишним не бывает. Не надо молчать о том светлом и радостном, что пришлось пережить.

Справившись с волнением, я продолжаю предполетный инструктаж:

- На задание пойдем четверкой: пара Евгения Карпова и я с Мудрецовым. По самолетам! А тем, кто остается на точке, - до свидания, друзья!

Через несколько минут мы в районе разведки. В небе на высоте от двух до двух с половиной тысяч метров - словно дымовая завеса от разрывов зенитных снарядов. Беру небольшое превышение и начинаю считать: кажется, двадцать два аэростата... Себя трудно проверить - надо спросить ребят.

- Мудрый, Женя, сколько пузырей?

- Двадцать два... Двадцать два, - почти одновременно прозвучало в эфире.

Глазастые... Большего от звена и не требовалось. Но уйти, не причинив ущерба врагу, - это уж слишком не по-гвардейски. Приказав Карпову: "Женя! Прикрой. Атакуешь после меня!" - я разворачиваюсь на крайний верхний аэростат, даю очередь и

резко поворачиваю от цели о набором высоты во внешнюю сторону заграждения. Сразу заработали зенитки. Медленно покачиваясь, вертикально к земле опускается аэростат.

Теперь Карпов идет в атаку, и я предостерегаю его:

- Сближение, как и с наземной целью, быстрое. Не опаздывай с открытием огня. Иначе столкнешься!

Удар ведущего второй пары точен - цель падает вниз.

Во время атаки Евгения я заметил, что с юго-западной стороны, с небольшого поля, расположенного рядом с опушкой леса, взлетело звено истребителей. Значит, медлить с уходом опасно. Наше появление, видимо, подняло на ноги всю округу.

Со снижением на максимальной скорости мы разворачиваемся на восток и курс на свою точку. Теперь "сто девятым" нас не догнать! До передовых позиций остается километров сорок. В эфире слышен тревожный голос:

- Евстигнеев! Где ты?! Торопись, надо мной - "фоккеры"...

Узнаю - это Боровой - и тотчас вступаю в связь:

- Далеко от вас! Спешу!

- Торопись, задай жару стервецам!

Мы с ходу наваливаемся на "фоккеры". Получилось так, что я с Мудрецовым иду строго навстречу атакующим, а пара Карпова - она правее нас - угрожает замыкающему восьмерку.

Решаю атаковать первый ФВ-190, который только что вошел в пике. Затем следующий. Но из-за быстрого перемещения снижающейся цели и воздействия отрицательной перегрузки, которая возникает от постоянного увеличения угла пикирования, прицелиться как следует не удается - очередь проходит совсем рядом с "фоккером". Фашист наконец увидел, что дела его плохи, и прекратил штурмовку.

Второй самолет из его группы на выводе из пикирования невольно оказывается на встречном курсе. Идем лоб в лоб. Никто из противников - ни "фоккер", ни я не уступает: что ж, лобовая - так лобовая! Хотя с моей стороны это не совсем разумно: у ФВ-190 четыре огневых точки - две пушки, два пулемета, а Ла-5 имеет всего лишь две пушки. Но отступать нельзя...

Фашист не выдержал - ведет огонь с дальней дистанции. Еще несколько секунд, и наступит мой черед. Но что это? Послышались удары по моей машине значит, снаряды, посланные "фоккером", достигли цели. К счастью, "лавочкин" слушается рулей, а гитлеровский вояка в прицеле. Он не выдержал! Хорошо видна ядовито-желтая окраска брюха, и моя очередь вспарывает его.

Мы разворачиваемся на проскочивших мимо "фоккеров", но они, не пытаясь продолжить бой, уходят в глубь своей

территории.

Делаем круг над командным пунктом. Передаю Боровому:

- Нас ждут дома с докладом. Разрешите убыть?

- Счастливого пути. Спасибо за помощь! - слышится в ответ его доброе пожелание.

Сейчас по дороге на точку пока относительно спокойно, можно бегло осмотреть самолет. Заметив на хвосте пробоину в стабилизаторе, начинаю работать рулем высоты - машина послушна, рулем поворота - тоже.

Над аэродромом при выпуске шасси левая стойка вышла, а правую заклинило. Значит, повреждено еще и шасси. Принимаю решение садиться последним. Набираю высоту над аэродромом и пытаюсь резкими эволюциями самолета сорвать с замка правую стойку. Не получается. Тогда я перевожу кран в положение "шасси убрано", но левая стойка не убирается: следовательно, посадить самолет на живот не удастся.

Остается единственный вариант, и я передаю командиру полка:

- Буду садиться на одну ногу!

Ольховский напоминает об условиях посадки и просит:

- Повнимательней, Кирилл. Береженого и бог бережет.

Приземление проходит сложно. "Лавочкин" в начале пробега идет устойчиво, без изменения направления. Затем с потерей скорости появляется правый крен, и машина начинает уклоняться к снежному брустверу на краю взлетно-посадочной полосы, а его высота не меньше метра.

Чтобы не врезаться в сугроб и не скапотировать, я резко передвигаю ногами педали управления рулем поворота, создавая нагрузку на выпущенную стойку. Она не выдерживает и убирается. "Лавочкин" медленно ложится на фюзеляж и, юзом подползая к брустверу, останавливается.

Пока я докладывал командиру полка о выполнении задания, мой самолет подняли и отбуксировали на стоянку. При осмотре было обнаружено попадание трех бронебойных снарядов: один пронзил крыло и стабилизатор, два других, пройдя центроплан, нарушили систему выпуска и уборки шасси. Угодив в стойку, они заклинили шток цилиндра. Вот почему все мои старания выпустить ее ни к чему не привели. Машина подлежала серьезному ремонту. Жаль расставаться с испытанным боевым другом, сжились мы с ним...

Этот истребитель был построен на средства колхозника-пчеловода В. В. Конева из колхоза "Большевик" Бударинского района Сталинградской области. Патриот просил передать его лучшему летчику фронта. "Лавочкин" вручили И. Н. Кожедубу, и я

летал на нем после ухода Ивана из части. Самолет славно послужил Родине...

Моя предпоследняя, пятьдесят пятая личная победа памятна тем, что произошла накануне 27-й годовщины Красной Армии, в день моего рождения. А 23 февраля Указом Президиума Верховного Совета СССР я был удостоен звания, дважды Героя Советского Союза.

Золотую Звезду вручил мне командир корпуса И. Д. Подгорный. Прикрепив к гимнастерке высшую награду Родины, по-отечески улыбаясь, он сказал слова, которые сохранились в моей памяти на всю жизнь:

- Я рад, что второй человек в вашем полку удостоен звания Героя Советского Союза дважды. Это высочайшая честь не только для Кирилла Алексеевича, но и для всех нас, кто бок о бок с ним сражается!

Светлый день Победы

Войска 2-го и 3-го Украинских фронтов завершили разгром будапештской группировки. Прорвав оборону противника между Секешфехерваром и Эстергомом, они развернули успешное наступление на венском направлении, а правое крыло 2-го Украинского двигалось на Брно. - Наш полк в этот сложный по характеру выполняемых задач период совместно с "илами" штурмует узлы сопротивления, сопровождает бомбардировщики в район Эстергом - Комарно, прикрывает войска от налетов вражеской авиации. Правда, ее активность на нашем участке заметно снизилась, и мы все чаще выходим на свободную охоту.

В задании на охоту указывался обширный район, в котором по своему усмотрению ведущий пары свободно выбирал цель для удара и сам путь следования. Маршруты строились, как правило, вдоль дорог, в местах предполагаемых самолетных трасс.

Однажды в паре с Мудрецовым мы атаковали пять грузовых машин с живой силой врага, которые двигались по дороге растянутой колонной с интервалами метров в сто одна от другой. Первый грузовик тащил на прицепе небольшую пушчонку.

Подходя к колонне на высоте метров 400-500, я говорю ведомому:

- Начнем. Твоя цель - вторая от головы.

Немцы, видимо, слишком поздно заметили нас. Открываем огонь. Проносимся над машинами, едва не задевая их винтами истребителей. Горка - и снова атака, но теперь уже навстречу движению противника. Головная машина задымила, став поперек дороги. Вторая свалилась набок в кювет. Остальные приткнулись друг к дружке. Гитлеровцы поспешно скрываются в поле.

С набором высоты мы отходим в сторону - в воздухе чисто, немецких самолетов нет.

Мудрецов предлагает:

- Врежем, командир, еще разок?!

Я возражаю:

- Хватит! Оставь свой пыл для других...

В северном направлении замечаем большую колонну автомашин, следующих, как видно, к передовой.

- Мудрый, видишь? - спрашиваю напарника.

- Конечно, - уверенно отвечает он. - Около трех десятков.

- Вот тут и поработаем!

К цели мы идем со стороны солнца. Огонь открываем с таким расчетом, чтобы к концу атаки прочесать колонну от головы до хвоста. Пролетев над машинами на бреющем, резко уклоняемся в сторону от дороги и взмываем ввысь. Вновь атака...

Движение по дороге прекратилось. Хорошо видно, как в разные стороны бегут люди в военной форме. В момент вывода из. пикирования немцы открыли по нас пулеметный огонь. Трассы впереди, справа, слева и сзади - мы словно среди новогодних елок с включенной иллюминацией.

Невольно вспомнился Харьковский аэродром, когда мы сопровождали "илы" на штурмовку, не хватает только "мессершмиттов"...

Резко развернувшись влево, уходим от цели вверх. Огненные шнуры трасс прошивают пространство между моей машиной и самолетом ведомого. Вдруг "лавочкин" Мудрецова задымил. Все, думаю, подбили, гады!

- Валя, вниз! - немедленно кричу ему.

Свалив свой самолет на крыло, я устремляюсь к земле, увлекая за собой напарника. Проносимся почти над самой землей. Огонь противника уже не страшен - не достанет... Тревожно спрашиваю у Мудрецова:

- Что с тобой? Зацепили?..

- Нет, командир! Все в порядке.

- А почему закоптил?

- Не знаю... Видать, с перепугу резко дал газ. Они же шпарили, как черти! Так и убить могут! - невозмутимо резюмирует Валентин.

- Могут, но не нас. Давай посмотрим, откуда такой плотный огонь. Что-то не так. А что - не пойму! - Я решил все-таки разобраться в расположении огневых точек.

Набираем высоту - уже около двух тысяч. Достаточно. Летим к месту, где мой товарищ так резко дал газ. Автомашины стоят так же. Но сверху отчетливо видно: почти перпендикулярно к

шоссе - несколько рядов траншей и отдельных окопов. Ясно: противник готовит линию обороны, которая уже частично занята его войсками. Пулеметный огонь возобновляется, но он не так интенсивен, как прежде, да и на большой высоте это не опасно.

Спрошу-ка у Мудрецова: разглядел ли он, что здесь затевается?

- Видишь, Валентин? - вопрос поставлен весьма лаконично.

- Чего тут мудрить? Новая линия обороны.

- На этот раз угадал, - не преминул я похвалить ведомого.

На командном пункте вместе с Ольховским находится командир дивизии. Докладываю, как обычно, о выполнении задания, но полковник не удовлетворен:

- Расскажите подробно и обстоятельно, где были, что видели. Почему оказались над промежуточным оборонительным рубежом врага? Как преодолевали огонь с земли во время атаки второй цели?

Выслушав мои ответы на все "почему" и "как", он отметил на полетной карте место, откуда нас с Мудрецовым так интенсивно обстреливали.

- Вы правы, - задумчиво говорит комдив. - Цель заманчива. Но истребителю она не по зубам. Нужны штурмовики. За выполнение задания хвалю. Учту при вылете. Вы свободны.

Я отправился на стоянку, куда вместе с летчиками пришел "начальник огня и дыма", как называли помощника командира полка по воздушно-стрелковой службе, Иван Петрович Бахуленков.

Его перевели к нам из 177-го гвардейского полка. Летчик с опытом, бывалый, знающий, он участвовал в боях при защите Москвы, под Ленинградом. В нашей дивизии Иван Петрович - с начала ее формирования, отличился на Курской дуге, в боях за Днепр, Молдавию, Румынию. Бахуленков совершил 346 боевых вылетов, имел на личном счету одиннадцать вражеских машин.

Он восьмеркой только что вернулся из полета на прикрытие войск. Вскоре произвела посадку и группа Юдакова, но в ее составе не было Николая Артамонова.

...Полет выполнялся на высоте около 2000 метров. И вот на шоссейной дороге Врабле - Бекеньеш замечена движущаяся колонна автомашин - десятка три. Истребители снизились до 800 метров и атаковали ее. Штурмовка оказалась успешной - две машины загорелись, движение на дороге прекратилось, получился затор. "Лавочкины", замкнув круг, один за другим наносят удары по врагу.

Огонь с земли, вначале слабый, при втором заходе на цель усилился, как принято говорить, до ураганного. И в одной из

очередных атак, на выходе из пикирования, самолет Артамонова достает пулеметная очередь. Пламя охватило взмывший вверх истребитель. Смертельно раненный, теряя последние силы, летчик разворачивает пылающую как факел машину на скопление живой силы и техники врага. "Лавочкин" взрывается. Дорого отдал свою жизнь Герой Советского Союза Николай Артамонов! Русский летчик погиб в полутора километрах северо-восточнее населенного пункта Тельдинце (Чехословакия).

Памятное 26 марта 1945 года стоит перед моими глазами, как будто прошло с той поры не тридцать шесть лет, а тридцать шесть минут. В тот же день я сбил последний по своему личному боевому счету пятьдесят шестой самолет врага.

А было это так. Все наши восемь истребителей загружены бомбами. Я веду боевых друзей на прикрытие войск на поле боя. Но сначала надо подыскать подходящую цель для нанесения бомбового удара.

Передовая позади, а по курсу нашего полета, чуть ниже "лавочкиных", к линии фронта идут самолеты противника. Решение возникает мгновенно: атаковать врага, не допустить его к нашим наземным войскам. Но бомбы?.. Куда их сбросить? И все-таки негоже в такой сложной обстановке заниматься поиском цели, когда фашисты совсем рядом.

Передаю летчикам своей группы приказ:

- Орлы! Сбросим груз на "фоккеров"! По моей команде...

Впереди - восемь немецких машин: силы примерно равны. А ситуация сложилась так. Мы с Алексеем Тернюком двумя парами идем на вторую четверку противника, а против первой четверки оказывается звено Евгения Карпова - оно правее нас.

Ведущая четверка врага - на траверзе со мной, и в эфир летит моя команда:

- Бросай!

Энергично развернувшись влево, мы устремляемся за "фокке-вульфами". Бомбы конечно же не попали ни в один из гитлеровских самолетов, но летчикам не доставляет удовольствия видеть, как перед их носом сыплется смертоносный груз!

Главное, немцы поняли, зачем мы освобождаемся от бомб: чтобы схватиться с ними, не допустить к передовой. ФВ-190 также сбрасывают лишний груз и с набором высоты разворачиваются на сто восемьдесят градусов. Преимущество в высоте - верный успех схватки, и немцы это знают хорошо. Однако этого преимущества добиться им не удается. Наши "лавочкины" хотя уже и старенькие, а "фоккерам" не уступают.

Противник бросается в пикирование. Выйдя из него, устремляется вверх, чтобы, нанести удар сзади: его машины

следуют пара за парой. У нас та же цель. Самолеты обеих сторон то стремительно опускаются вниз, то взмывают в поднебесье, посылая очереди огня в направлении друг друга. Так продолжается минут пять-семь.

Бой проходит над войсками противника. Но свежие силы немцев так и не появляются, по-видимому, им нечем наращивать мощь в бою. Враг выдохся но не ретируется, в его маневрах угадывается расчет на ошибку советских летчиков.

Когда мы с Мудрецовым пошли вверх, а Тернюк с Мокиным - в атаку на оказавшуюся внизу пару врага, на них сразу ринулись два "фоккера". Сваливая "лавочкина" на крыло, я тут же передаю напарнику команду:

- Атакуем одновременно; я - ведущего, ты - ведомого!

Бросаюсь на ведущего. Остальным преграждают путь Карпов с Чучаевым и Ревенко со Сковородченко. ФВ-190, преследующий Тернюка, пытается уйти из-под атаки, но мне удается достать его длинной очередью.

- Это вам, гады, за Николая, за тех, кого вы сгубили! - Я сам не узнаю свой охрипший от напряжения и ярости голос.

Характер схватки, после того как был сбит "фоккер", буквально сразу же на глазах меняется. Противник вскоре покидает поле боя, который длился около четверти часа.

Передаю по радио: "Сбор". Боевой порядок группы восстанавливается. Потерь у нас нет. При перестраивании, чтобы не выскочить впереди ведущего, Мокин приподнимает нос самолета и крутит бочку.

- Мокин, сядешь на губу! - предупреждаю подчиненного.

- Командир! Это я для погашения скорости... торможу.

- Вот-вот; там, на гауптвахте, на голом топчане я покрутишь бочки, пока прыть свою не погасишь. - В моем голосе неподдельная строгость.

Под крылом - линия фронта. По истечении срока покидаем зону барражирования и возвращаемся на свою точку.

9 апреля после полного освобождения Венгрии мы перелетаем на аэродром Сарваш. Машин в эскадрильях становится все меньше. "Безлошадных" летчиков набирается уже более десяти, и я с ними еду к новому месту дислокации нашей части на автомашинах. Здесь мы ожидаем новые самолеты Ла-7, пока же летаем на своих старых, испытанных истребителях.

С освобождением Брно полк производит посадку на аэродроме Туржаны. Отсюда мы еще сопровождаем бомбардировщики на боевые задания, но почти без схваток в воздухе.

Наступал крах фашистской Германии. Красная Армия вышла

на Эльбу. Берлога нацистского зверя - Берлин - была уже в руках советских войск.

И вот перед рассветом 9 мая 1945 года повсюду началась беспрестанная стрельба. Ночь озарилась фейерверками разноцветных ракет. Спросонья не понять - что к чему, что за пальба? Может, в расположение части ворвалась какая-нибудь бродячая группа немцев?

Наконец мы узнали, что это своеобразный салют в честь окончания войны, неизвестно кем начатый, и, разряжая обоймы личного оружия, побежали, как по тревоге, на аэродром, к командному пункту полка. Здесь состоялся никем не запланированный митинг - короткий, наполненный ликованием, счастьем, опьяняющей радостью наступившего мира.

Поздравления, рукопожатия, объятия... И у большинства на глазах - слезы великого торжества: мы победили! Никто их не стыдился, не смахивал украдкой, оглядываясь по сторонам. Сплошной праздничный гул, восторженные разговоры, веселые песни не смолкали ни на минуту. И так - целый день... Победа! Каждый из нас тогда еще раз мысленно прошел своей дорогой войны и еще раз пережил все былое, помня, что она уже пришла - без стука в дверь, без громких словопрений, но такая желанная и необходимая!

С 13 марта 1943 года по 9 мая 1945 года нами было совершено 5619 боевых вылетов, проведено несколько сот воздушных боев, сбито 369 вражеских самолетов. Это результат огромных усилий и высокого мастерства летчиков, техников, всего личного состава части, боевой опыт которой настолько возрос, что она вышла из войны способной успешно выполнять самые трудные задачи.

Партия и правительство высоко оценили заслуги полка, наградив его 17 мая еще одним орденом - Красного Знамени. После этого он уже именуется - 178-й гвардейский истребительный Краснознаменный, ордена Богдана Хмельницкого авиационный полк.

В ходе войны были награждены орденами и медалями многие наши летчики, техники, авиационные специалисты, работники штаба. Десяти летчикам полка присвоено высшее звание Родины - Героя Советского Союза: Н. И. Ольховскому, Ф. Г. Семенову, Б. В. Жигуленкову, А. С. Амелину, В. Ф. Мухину, И. Е. Середе, П. А. Брызгалову, В. Ф. Мудрецеву. Автор этих строк звания Героя удостоен дважды, а Иван Никитович Кожедуб - трижды!

Наступала мирная жизнь. Сейчас, когда я прихожу в музей боевой славы Н-ского полка, где хранится Знамя 178-го гвардейского, у меня появляется необычайное чувство: словно и

нет тех почти сорока лет, что прошумели после войны. Это кумачовое полотнище целовали перед боем мои друзья, ныне здравствующие, умершие от фронтовых ран уже после Победы и те, кто пал на полях сражений. Глядя на него, я, кажется, воочию вижу своих боевых товарищей.

Вот они, коленопреклоненные, перед святыней части... Амурчик - Амуров, Батя - Солдатенко. Вот братья Колесниковы, с их благородной местью фашизму. Рядом Федя Семенов, неудержимый, горячий в схватке с врагом и чуть флегматичный на земле. Дальше - скуластое, смуглое лицо Мубаракшина, светлая улыбка Пантелеева, добродушный на земле и в воздухе Гомолко, сдержанный и полный печали, встает Фраинт... Простые, открытые лица Гукалина, Артамонова, дорогое, по-братски неизгладимое, Жигуленкова...

А дальше - тысячи и сотни тысяч пожилых и совсем юных, чистых и светлых, как утренняя роса, лиц, образов тех, кто не дожил, не долюбил, уйдя в вечность. Они погибли за Родину, за нас, ныне живущих под солнцем.

...Знамена в запас не уходят. Труд их вечен, как и дела людей.

Примечания

{1}ЦАМО СССР, ф. БАШП, оп. 536733, Д. 1, л. 10.